



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 513] नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 18, 2018/अग्रहायण 27, 1940
No. 513] NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 18, 2018/AGRAHAYANA 27, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 30 नवम्बर, 2018

सं. टीएमपी/38/2018-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से वीपीटी की तरल रेलवे साइडिंग पर स्थित बल्क तरल रेलवे लदान सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/38/2018-वीपीटी

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर, 2018 के 15वें दिन पारित)

मामला पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से बल्क तरल रेलवे लदान सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के 10 मई, 2018 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव की पृष्ठभूमि इस प्रकार है:

- (i) रेल टर्मिनल के प्रयोजन के लिए वीपीटी की भूमि का 9.61 एकड़ का विस्तार और वीपीटी के जोन 1ए में पाइपलाइन खंडकों के प्रयोजन से 0.49 एकड़ भूमि को वर्ष 1986 के दौरान मैसर्ज कोरोमंडल इंटरनैशनल लिमिटेड (भूतपूर्व मैसर्ज जीएफसीएल) को पट्टे पर दिया गया था और यह पट्टा 30.06.2016 को समाप्त हो गया था।

- (ii) वीपीटी ने उक्त भूमि में से रेलवे लाइनों, पाइपलाइन ढांचे, पाइपलाइन, जल टंकी और चार दीवारी तथा गुमटी जैसी वर्तमान अवसंरचनाओं सहित 3.9895 एकड़ तक भूमि को, पीओएल के अतिरिक्त, सभी प्रकार के तरल कार्गो प्रहस्तन के लिए तरल लदान सुविधा के प्रचालन के लिए पीपीपी आधार पर कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में विकसित करने के लिए बोली का प्रस्ताव किया है।

2.2. संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:

- (i) वर्तमान सुविधा का 375.18 लाख रुपये की अनुमानित लागत पर नई रेल लाइन प्रदान करना और गुमटी, टर्मिनल गेट से एकेपी गेट तक संवर्धन करने, वर्तमान लाइन का सुदृढीकरण इंजन निकालने के लिए नई रेल लाइन, वर्तमान तरल ढांचे का विस्तार और वर्तमान तरल ढांचे आदि को प्रबलित करने का है।

चिह्नित भू-क्षेत्र में वर्तमान अवसंरचना का मूल्यांकन किया गया था और उसका मूल्य 141.13 लाख रुपए है, जिसे सफल बोली लगाने वाले को एक बारगी अपफ्रंट शुल्क के रूप में वहन करना होगा।

- (ii) **पूँजीगत लागत:**

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित लागत (रु.)
क.	अपफ्रंट लागत:	
	(i). रेल लाइन की लागत (टर्मिनल क्षेत्र)	81,79,812
	(ii). पाइपलाइन ढांचा तथा पाइपलाइन	29,49,959
	(iii). पानी की टंकी	13,80,223
	(iv). चार दीवारी और ढांचा	16,03,157
	कुल अपफ्रंट लागत (क)	1,41,13,151
ख.	नई रेल लाइन और गुमटी, टर्मिनल गेट से एकेपी गेट तक, वर्तमान लाइन का सुदृढीकरण इंजन निकालने के लिए नई रेल लाइन,	3,75,18,000
ग.	कुल पूँजीगत लागत (क+ख)	5,16,31,151

- (iii) **पिछले तीन वर्षों के दौरान यातायात और प्रक्षेपण:**

2015-16 : 141 रेक

2016-17 : 146 रेक

2017-18 : 162 रेक

2015-2018 के दौरान प्रहस्तित रेकों की संख्या में वृद्धि पर सुविचार करते हुए, सुविधा का उपयोग करने में प्रत्याशित रेकों की संख्या में 5.6% की दर से वृद्धि को देखते हुए 175 रेक प्रति वर्ष का अनुमान लगाया जा सकता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि सफल बोली लगाने वाला वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) प्राप्त कर सके, प्रस्तावित प्रशुल्क 175 रेक प्रति वर्ष के आधार पर आकलित किया गया है। तदनुसार, 59 वैगन प्रति रेक और 55.28 टन प्रति वैगन की दर पर अनुमानित/ प्रत्याशित कार्गो 5,70,766 टन प्रति वर्ष निकलता है (175 रेक x 59 वैगन x 55.28 टन)।

- (iv) **पट्टा किराया:**

पट्टे पर दिया जाने वाला कुल प्रस्तावित क्षेत्र 3.9895 एकड़ या 16,145 वर्ग मीटर है। 2018-19 सफल बोलीकर्ता द्वारा वीपीटी को अदा किया जाने वाला पट्टा किराया 303.97 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष है। 15 वर्ष की परियोजना अवधि के लिए पूर्व वर्ष पर 2% की वार्षिक वृद्धि पर भी विचार किया गया है। इस प्रकार पट्टा किराये का औसत मूल्य 56,57,992 रु. प्रति वर्ष निकलता है। वास्तविक पट्टा किराया बोली लगाने के समय प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार लागू होगा।

(v) **मूल्यहास:**

कंपनी अधिनियम के अनुसार, रेल साइडिंग, इंजन, चल स्टॉफ, प्रतिष्ठानों द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाला ट्रामवे और रेलवे, रेलवे प्रतिष्ठान (एनईएसडी) को छोड़कर, के लिए उपयोगी जीवन 15 वर्ष है। इस प्रकार मूल्यहास 34,42,077/- रु. प्रति वर्ष निकलता है।

(vi) **प्रचालन और अनुरक्षण लागत:**

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित लागत (रु.)
1.	3.9895 एकड़ या 16,145 वर्ग मीटर का पट्टा किराया	56,57,992
2.	कुल ट्रैक लंबाई की पूंजीगत लागत के @ 4.5% की दर से रेलवे ट्रैक का अनुरक्षण	16,47,000
3.	विद्युत प्रभार -12 लैम्पों के लिए @ 250/-रु. प्रति दिन की दर से	91,250
4.	बीमा सकल स्थायी आस्तियों के @ 1% की दर पर	5,16,312
5.	मूल्यहास	34,42,077
6.	अन्य व्यय, सकल स्थायी आस्तियों पर 1% की दर से	5,16,312
	योग	1,18,70,943

(vii) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 5,16,31,151 रु. दर @ 16% = 82,60,984 रुपए।

(viii) कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रति वर्ष (एआरआर) = ओएंडएम लागत + आरओसीई 1,18,70,943 रु. + 82,60,984 रु. = 2,01,31,927 रु.

(ix) टर्मिनल पर रेल प्रहस्तन प्रशुल्क प्रदत्त सेवाओं जैसे (i) टुलाई प्रभार (ii) टर्मिनल प्रभार और (iii) प्रहस्तन प्रभार के अनुकूल हो। टुलाई और टर्मिनल प्रभार ट्रंक रेलवे द्वारा निर्धारित किये जाते हैं और प्रयोक्ता द्वारा वीपीटी को भुगतान किये जाते हैं।

(x) सफल बोली दाता द्वारा एकत्र किये जाने के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार निम्न प्रकार निकाले गए हैं :

वार्षिक राजस्व अपेक्षा कार्गो की प्रक्षेपित मात्रा

इस प्रकार प्रति टन प्रहस्तन दर इस प्रकार निकलती है:

2,01,31,927 रु./ 5,70,766 रु. = 35.27 रु. प्रति टन

2.3. वीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित प्रारूप दरमान इस प्रकार किये हैं:

(i) वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें इस प्रकार हैं :

रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल लदान प्रभार :

रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल लदान प्रभार	35.27 रु. प्रति टन
---------------------------------------	--------------------

(ii) **निष्पादन मानक:**

कार्यकलाप	निष्पादन मानक
आरएंडडी यार्ड से रेल की टर्मिनल तक वहन, समय, टर्मिनल पर रेल लदान और टर्मिनल से आरएंडडी यार्ड तक रेल वहन	24 घंटे

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी के 10 मई, 2018 के प्रस्ताव की प्रति प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, संभावित प्रयोक्ताओं और भावी बोली कर्ताओं को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए वीपीटी के 31 मई, 2018 के पत्र के द्वारा भेजी गई थी। हमें मामले की अंतिमता तक किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

4. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे 28 जून, 2018 के पत्र के द्वारा वीपीटी को 4 जुलाई 2018 तक अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। हमारे 11 जुलाई 2018 और 24 अगस्त 2018 के पत्रों द्वारा अनुस्मारकों के पश्चात्

वीपीटी ने 31 अगस्त, 2018 के पत्र के द्वारा और 12 अक्टूबर, 2018 के ई-मेल द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण तथा उस पर वीपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी का उत्तर
1.	सामान्य:	
(i)	प्रस्तावित परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें, क्योंकि यह प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पायी गई।	तरल रेलवे साइडिंग सुविधा पहले से ही मौजूद है जिसे वर्तमान पट्टाधारक द्वारा विकसित किया गया था और पिछले 30 वर्ष से वह इसका प्रयोग कर रहा है। अब इसे कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में संवर्धित करने के साथ वर्तमान सुविधा की बोली लगाने का प्रस्ताव है। [वीपीटी ने व्यवहार्यता रिपोर्ट नहीं भेजी है।]
(ii)	विषयक प्रस्ताव के अनुमोदन के बारे में बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति भेजें।	15 जून, 2018 के बोर्ड के संकल्प संख्या. 41/2018-19 की प्रति प्रस्तुत है। बोर्ड ने वीपीटी स्थित तरल रेल साइडिंग के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव को प्राधिकरण को भेजने का अनुमोदन करने का संकल्प किया है।
(iii)	संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 पत्तन से अपने स्वयं के पत्तन में अथवा किसी अन्य पत्तन में तुलनात्मक सुविधा के लिये अनुमोदित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के प्रस्ताव की अपेक्षा करता है। यदि यह विकल्प उपलब्ध नहीं है तो पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है। वीपीटी पुष्टि करे कि वीपीटी में अथवा किसी अन्य पत्तन में यह सुविधा उपलब्ध नहीं है और इसलिये पत्तन ने दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए यह प्रस्ताव दायर किया है।	यह बताया जाता है कि इस प्रकार की सुविधा वीपीटी या अन्य किसी पत्तन पर उपलब्ध नहीं है। इसलिए, अब तैयार प्रस्ताव 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसार तैयार किया गया है।
(iv)	वीपीटी ने प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल लदान के लिए प्रस्तावित किये हैं। वीपीटी पुष्टि करे कि प्रस्तावित सुविधा पर तरल बल्क की उतरायी की संकल्पना नहीं की गई है और इस सुविधा की अवधि 15 वर्ष की दीर्घकालीन है। यदि उतरायी सुविधा की संकल्पना सुविधा की दर के प्रस्ताव पर भी सुविचार करे।	वीपीटी परंपरागत रूप से आयात तरल बल्क रसायनों (पीओएल के अतिरिक्त) आदि का प्रहस्तन करता आया है और इसलिए, इस सुविधा का विकास आयातित तरल बल्क रसायनों आदि (पीओएल के अतिरिक्त) की निकासी के लिए रेल टैंक वैगन प्रहस्तन के लिए किया जा रहा है। अभी इस समय, मैसर्ज एईसीओएम द्वारा वीपीटी के लिए किये जा रहे मास्टर प्लान के आधार पर उतरायी सुविधा की संकल्पना नहीं की गई है।
2.	वीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन:	
(i)	इष्टतम क्षमता:	
	पत्तन ने पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित रैकों की संख्या के आधार पर प्रत्याशित कार्गो की मात्रा का निर्धारण किया है और 5% से 6% की वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया है और 175 रैक प्रति वर्ष का रैक प्रहस्तन निकाला है। वीपीटी ने प्रति रैक 59 वैगन की दर पर अनुमानित प्रत्याशित कार्गो तथा प्रति वैगन 55.28 टन की क्षमता पर सुविचार करते हुए प्रत्याशित कार्गो प्रमात्रा 5,70,766 टन प्रति वर्ष निर्धारित की है (175 रैक x 59 वैगन x 55.28 टन)।	रेलवे मानकों के अनुसार एक रेल में 59 टैंक वैगन होते हैं। प्रत्येक टैंक वैगन की 55.28 टन क्षमता होती है।
	(क) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2 के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के लिए किया जाना चाहिए, यातायात पूर्वानुमान चाहे कुछ भी क्यों न हो। इसलिए वीपीटी को प्रस्तावित बल्क तरल रेलवे लदान सुविधा की इष्टतम क्षमता का निर्धारण करे ताकि दिशानिर्देशों का अनुपालन किया जा सके।	रेलवे रैक में 59 टैंक वैगन होते हैं। वर्तमान रेलवे साइडिंग में दो आधे रैक एक साथ लदान करने की सुविधा है। प्रस्तावित सुविधा पर एक रैक प्रहस्तन के लिए लगने वाला कुल समय 24 घंटे हैं जिसमें एकस्चेंज यार्ड में रैक को प्राप्त करना, साइडिंग करना शामिल होता है। 70% आकूपेशन के साथ टर्मिनल पर 255 रैकों को प्रहस्त किया जा सकता है। तथापि, यातायात पूर्वानुमान में अधिक प्रमात्रा प्रहस्तन नहीं दर्शाया गया है। अतः 175 रैक क्षमता की गणना निम्नलिखित कारणों से की गई है:- <ul style="list-style-type: none"> • कम क्षमता की सुविधा को विकसित करने की कोई गुंजाइश नहीं है जो तकनीकी

		<p>सीमाओं के कारण यातायात पूर्वानुमानों से तालमेल न खाये जिससे प्रचालन अक्षम हो जाये और परिणामस्वरूप रेलवे का विलम्ब शुल्क देना पड़े।</p> <ul style="list-style-type: none"> प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 3.8.2 के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रशुल्क की वसूली द्वारा प्राप्त की जा सकती है। यदि उच्च क्षमता पर सुविचार किया जाता है तो सुविधा विकासक एआरआर की वसूली करने में सक्षम नहीं हो पायेगा।
	<p>(ख) चूँकि प्रस्तावित सुविधा के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं हैं, वीपीटी इष्टतम क्षमता निकालने के लिये सुविचारित प्रत्येक प्रतिमान का आधार बताये। अपनाये गए प्रतिमानों को समान प्रचालनों के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए वीपीटी पर प्राप्त प्रस्तावित प्रतिमानों से संपुष्ट भी किया जाये।</p>	<p>टर्मिनल की क्षमता का परिकलन निम्नवत् है:</p> <p>एक वर्ष में प्रहस्तित किये जाने वाले रैकों की संख्या x</p> <p>प्रति रैक वैगन संख्या x</p> <p>प्रत्येक टैंक वैगन की क्षमता टनों में।</p> <p>टर्मिनल की क्षमता इस प्रकार निकलती है:</p> <p>$175 \times 59 \times 55.28 = 5,70,766$ टन प्रति वर्ष।</p> <p>रेलवे मानकों के अनुसार रैक में 59 टैंक वैगन होते हैं। प्रत्येक टैंक वैगन की क्षमता 55.28 टन होती है। टर्मिनल पर प्रति वर्ष 175 रैक प्रहस्तन क्षमता पर सुविचार करने के लिए ऊपर स्पष्ट किया गया है।</p>
	<p>(ग) पत्तन प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित बल्क तरल कार्गो की मर्दों को भी दर्शाये। पत्तन पुष्टि करे कि यदि रेल वैगन में लदान के लिए भिन्न तरल कार्गो लदान की संकल्पना की जाती है तो प्रहस्तित किये जाने वाले बल्क तरल कार्गो की उत्पादकता वही होगी। यदि नहीं तो इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए भिन्न किस्म के बल्क तरल की लदान दर की उत्पादकता पर भी सुविचार किया जाये। प्रस्तावित दर में आवश्यक आशोधन भी किये जायें।</p>	<p>सुविधा पर पीओएल के अतिरिक्त, तरल कार्गो प्रहस्त करने का प्रस्ताव है जैसे कास्टिक सोडा और अन्य रसायन। कार्गो लदान की उत्पादकता समान होगी।</p>
	<p>(घ). दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण इष्टतम क्षमता के लिए किया जायेगा। इष्टतम क्षमता निर्धारण का सामान्य सूत्र है प्रहस्तन दर x 365 दिन x 70% क्षमता उपयोग। वीपीटी सुनिश्चित करे कि इष्टतम क्षमता परिकलन (प्रस्तुत की जानी है) दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार है। यदि कोई विचलन है तो वीपीटी पर्याप्त औचित्य बताये।</p>	<p>विचलन के कारण इस प्रकार हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> कम क्षमता की सुविधा को विकसित करने की कोई गुंजाइश नहीं है जो तकनीकी सीमाओं के कारण यातायात पूर्वानुमानों से तालमेल न खाये जिससे प्रचालन अक्षम हो जाये और परिणामस्वरूप रेलवे का विलम्ब शुल्क देना पड़े। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 3.8.2 के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रशुल्क की वसूली द्वारा प्राप्त की जा सकती है। यदि उच्च क्षमता पर सुविचार किया जाता है तो सुविधा विकासक एआरआर की वसूली करने में सक्षम नहीं हो पायेगा।
(ii)	<p>पूँजीगत लागत:</p> <p>वीपीटी ने, विषयक प्रस्ताव में, रेलवे लाइनों, पाइपलाइन ढांचे और पाइपलाइन, पानी की टंकी और चार दीवारी तथा गुमटी की लागत के अपफ्रंट शुल्क सहित कुल पूँजीगत लागत का आकलन 1,41,13,151/-रु. किया है और नई रेल लाइन और गुमटी, टर्मिनल गेट से एकेपी गेट, वर्तमान रेल लाइन के सुदृढीकरण इंजन निकास के लिए नई रेल लाइन के लिए 3,75,18,000/-रु. का आकलन किया है। इस संबंध में वीपीटी निम्नलिखित प्रस्तुत करे:</p>	
	<p>(क) जैसा प्रस्ताव में बताया गया है, 141.13 लाख रु. की वर्तमान अवसंरचना की मूल्यांकन रिपोर्ट।</p>	<p>मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत है:-</p> <p>मूल्यांकन ने, प्रत्येक वर्तमान अवसंरचना की वर्तमान स्थिति पर सुविचार किया है और वर्तमान आकलित मूल्य के प्रतिशत के रूप में आरक्षित मूल्य का निर्धारण किया है।</p>

		<p>मूल्यांकन ने निर्माण की किस्म, अनुरक्षण का तरीका और मूल्यहास जैसे कारकों पर भी सुविचार किया है। 2016 का लागत सूचकांकन लागू किया और वर्तमान आकलित मूल्य के रेल पथ के मामले में 15% पाइपलाइन ढांचे के मामले में 35%, पानी की टंकी 40% और चार दीवारी के लिए 25% के अरक्षित मूल्य पर पहुंचा।</p> <p>वर्तमान अवसंरचना का ब्यौरा नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>पूंजीगत लागत के घटक</th><th>आकलन (रु. में)</th></tr><tr><td></td><td>अपफ्रंट लागत:</td><td></td></tr><tr><td>(i).</td><td>वर्तमान रेल लाइन की लागत</td><td>81,79,812</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन</td><td>29,49,959</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>पानी की टंकी</td><td>13,80,223</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>चार दीवारी और गुमटी</td><td>16,03,157</td></tr><tr><td></td><td>योग</td><td>1,41,13,151</td></tr></table>	क्र.सं.	पूंजीगत लागत के घटक	आकलन (रु. में)		अपफ्रंट लागत:		(i).	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812	(ii).	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959	(iii).	पानी की टंकी	13,80,223	(iv).	चार दीवारी और गुमटी	16,03,157		योग	1,41,13,151											
क्र.सं.	पूंजीगत लागत के घटक	आकलन (रु. में)																																
	अपफ्रंट लागत:																																	
(i).	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812																																
(ii).	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959																																
(iii).	पानी की टंकी	13,80,223																																
(iv).	चार दीवारी और गुमटी	16,03,157																																
	योग	1,41,13,151																																
	(ख) 375.18 लाख रु. की पूंजीगत लागत के आकलन के समर्थन में बजटीय दरों/ बाजार दरों/ दर विश्लेषण की प्रति प्रस्तुत करें।	पूंजीगत लागत के आकलन के समर्थन में दस्तावेज़ अनुलग्नक-3 पर संलग्न हैं। आकलन वीपीटी मानकों के अनुसार तैयार किये गए हैं।																																
	(ग) पुष्टि करें कि वीपीटी द्वारा आकलित पूंजीगत लागत चालू बाजार की स्थिति को दर्शाती है।	आकलन, वर्ष 2018 की वीपीटी की मानक दर सूची के अनुसार तैयार किये गए हैं और बाजार की वर्तमान स्थिति को दर्शाते हैं।																																
	(घ) वीपीटी ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के मानकों के अनुसार विविध पूंजीगत लागत के लिए पूंजीगत लागत के 5% पर सुविचार नहीं किया है। उसके कारण बताये जाए। वीपीटी पुष्टि करें कि 5% विविध पूंजीगत लागत इस परियोजना में लागू नहीं है।	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, विविध व्यय के लिए पूंजीगत लागत के 5% पर सुविचार किया गया है। संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत है।</p> <p>[वीपीटी ने कुछेक मदों की पूंजीगत लागत में भी आशोधन किया है। जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।]</p>																																
(iii)	बल्क तरल रेल लदान सुविधा की प्रचालन लागत:																																	
	(क). (i) वीपीटी ने 16,145 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराया 15 वर्ष के लिए 303.97/- रु. प्रति वर्ग मीटर आकलित किया है। वीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराये की यूनिट दर से संबंधित संदर्भ का उल्लेख करें।	पट्टा किराये के लिए अनुमोदित दरें 16 अप्रैल, 2018 के पत्र संख्या इस्टेट/दरमान/18-23/टीएएमपी/483के द्वारा पंचाब्द 2018-23 के लिए अनुमोदन हेतु प्राधिकरण को भेजी गईं दरों के अनुरूप हैं। वीपीटी ने बताया है कि, वर्तमान प्रस्ताव में दी गई भूमि जोन 1क में है जो 254 रु. प्रति वर्ग गज़ या 303.78 रु. प्रति वर्ग मीटर है।																																
	(ii) 16,145 वर्ग मीटर x 303.97 रु. वर्ग मीटर= 49,07,596 रु. प्रति वर्ष निकलता है न कि वीपीटी द्वारा सुविचारित 56,57,992 रु. प्रति वर्ष। उक्त टिप्पणी के संदर्भ में वीपीटी प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करें।	पट्टा किराये की गणना को ठीक कर दिया गया है। (यद्यपि वीपीटी ने बताया है कि इसे ठीक कर दिया है पत्तन ने गणितीय गलती को ठीक करते हुए आवश्यक संशोधन नहीं किया है।)																																
	(iii) इस प्राधिकरण द्वारा 17 नवंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/80/2015-वीपीटी द्वारा अनुमोदित वीपीटी भूमि के पट्टे की वैधता 31 मार्च 2018 को समाप्त हो गई है और वीपीटी ने वीपीटी की भूमि के पट्टे किराया संशोधन का प्रस्ताव दायर किया है जो प्रक्रियाधीन है। वीपीटी यदि उपयुक्त समझे, प्रस्तावित पट्टा किराये पर आकलित पट्टा किराये पर सुविचार कर सकता है। ऐसा करते समय वीपीटी, गणना के साथ आकलन के लिए अपनाये गए पट्टा किराये का ब्यौरा भी दे।	<p>पट्टा किराये की गणना के लिए 16,145 वर्ग मीटर की सीमा तक पट्टा किराये की औसत पर 2% वार्षिक वृद्धि पर विधिवत सुविचार किया गया है जैसी नीचे गणना की गई है:</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>दर/ वर्ग मीटर (रु.)</th><th>विस्तारित भूमि वर्ग मीटर में</th><th>वार्षिक पट्टा किराया (रु.)</th></tr><tr><td>1</td><td>303.78</td><td>16145</td><td>49,04,528</td></tr><tr><td>2</td><td>309.86</td><td>16145</td><td>50,02,619</td></tr><tr><td></td><td>316.05</td><td>16145</td><td>51,02,671</td></tr><tr><td>4</td><td>322.37</td><td>16145</td><td>52,04,724</td></tr><tr><td>5</td><td>328.82</td><td>16145</td><td>53,08,819</td></tr><tr><td>6</td><td>335.40</td><td>16145</td><td>54,14,995</td></tr><tr><td>7</td><td>342.11</td><td>16145</td><td>55,23,295</td></tr></table>	वर्ष	दर/ वर्ग मीटर (रु.)	विस्तारित भूमि वर्ग मीटर में	वार्षिक पट्टा किराया (रु.)	1	303.78	16145	49,04,528	2	309.86	16145	50,02,619		316.05	16145	51,02,671	4	322.37	16145	52,04,724	5	328.82	16145	53,08,819	6	335.40	16145	54,14,995	7	342.11	16145	55,23,295
वर्ष	दर/ वर्ग मीटर (रु.)	विस्तारित भूमि वर्ग मीटर में	वार्षिक पट्टा किराया (रु.)																															
1	303.78	16145	49,04,528																															
2	309.86	16145	50,02,619																															
	316.05	16145	51,02,671																															
4	322.37	16145	52,04,724																															
5	328.82	16145	53,08,819																															
6	335.40	16145	54,14,995																															
7	342.11	16145	55,23,295																															

		<table><tr><td>8</td><td>348.95</td><td>16145</td><td>56,33,761</td></tr><tr><td>9</td><td>355.93</td><td>16145</td><td>57,46,436</td></tr><tr><td>10</td><td>363.05</td><td>16145</td><td>58,61,365</td></tr><tr><td>11</td><td>370.31</td><td>16145</td><td>59,78,592</td></tr><tr><td>12</td><td>377.71</td><td>16145</td><td>60,98,164</td></tr><tr><td>13</td><td>385.27</td><td>16145</td><td>62,20,128</td></tr><tr><td>14</td><td>392.97</td><td>16145</td><td>63,44,530</td></tr><tr><td>15</td><td>400.83</td><td>16145</td><td>64,71,421</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>8,48,16,049</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>56,54,403</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>औसत/ वर्ष</td></tr></table> <p>[एआरआर आकलनों में वीपीटी द्वारा सुविचारित पट्टा किराया 56,57,992 रु. है। 3030.78 रु. की प्रचलित दर पर यह 49,04,528 रु. निकलता है।]</p>	8	348.95	16145	56,33,761	9	355.93	16145	57,46,436	10	363.05	16145	58,61,365	11	370.31	16145	59,78,592	12	377.71	16145	60,98,164	13	385.27	16145	62,20,128	14	392.97	16145	63,44,530	15	400.83	16145	64,71,421				8,48,16,049				56,54,403				औसत/ वर्ष																																														
8	348.95	16145	56,33,761																																																																																									
9	355.93	16145	57,46,436																																																																																									
10	363.05	16145	58,61,365																																																																																									
11	370.31	16145	59,78,592																																																																																									
12	377.71	16145	60,98,164																																																																																									
13	385.27	16145	62,20,128																																																																																									
14	392.97	16145	63,44,530																																																																																									
15	400.83	16145	64,71,421																																																																																									
			8,48,16,049																																																																																									
			56,54,403																																																																																									
			औसत/ वर्ष																																																																																									
(ख). (i) पूंजीगत लागत के @ 4.5% की दर पर रेल पथ की अनुरक्षण लागत के आकलन का आधार स्पष्ट करें क्योंकि प्रस्तावित सुविधा के लिए अलग से कोई मानदंड निर्धारित नहीं हैं।	पूँजीगत लागत के @ 4.5% की दर पर रेल पथ की मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर सुविचार वीपीटी और ईस्ट कोस्ट रेलवे के बीच हुए करार के अनुसार है। उद्धरण की प्रति प्रस्तुत है।																																																																																											
(ii) नई रेल लाइन और 400 मीटर गेट की पूंजीगत लागत के 375.18 लाख रु. पर @ 4.5% की दर से अनुरक्षण लागत 16,88,310/-रु. निकलती है न कि वीपीटी द्वारा आकलित 16,47,000/-रु. वीपीटी परीक्षण करे और आकलन में आवश्यक संशोधन करे।	मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलनों में पूंजीगत लागत को विधिवत् अलग-अलग करके संशोधन कर दिया गया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत आरएंडएम की गणना नीचे दी जा रही है:	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>पूँजीगत लागत के घटक</th><th>आकलन (रु. में)</th><th colspan="2">मरम्मत और अनुरक्षण</th></tr><tr><th>क</th><th>अपफ्रंट लागत</th><th></th><th>Rate</th><th>Cost (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>वर्तमान रेल लाइन की लागत</td><td>81,79,812</td><td>4.50%</td><td>3,68,092</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन</td><td>29,49,959</td><td>2%</td><td>58,999</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>पानी की टंकी</td><td>13,80,223</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>चार दीवारी और गुमटी</td><td>1,41,13,151</td><td>1%</td><td>16,032</td></tr><tr><td></td><td>योग (क)</td><td></td><td></td><td>4,43,122</td></tr><tr><td>ख.</td><td>अवसंरचना विकास</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>पी वे सामग्री</td><td>1,84,52,577</td><td>4.50%</td><td>8,30,366</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>वर्तमान रेल लाइन का सुदृढ़ीकरण</td><td>69,87,542</td><td>4.50%</td><td>3,14,439</td></tr><tr><td></td><td>पानी की टंकी को तोड़ना</td><td>2,97,555</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण</td><td>42,67,618</td><td>2%</td><td>85,352</td></tr><tr><td></td><td>मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य</td><td>67,28,148</td><td>1%</td><td>67,281</td></tr><tr><td></td><td>एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन</td><td>3,50,000</td><td>1%</td><td>3,500</td></tr><tr><td></td><td>आईटी हार्डवेयर</td><td>4,35,000</td><td>10%</td><td>43,500</td></tr><tr><td></td><td>योग (ख)</td><td>3,75,18,439</td><td></td><td>13,44,439</td></tr><tr><td>ग.</td><td>(ख) पर @ 5% की विविध लागत</td><td>18,75,922</td><td></td><td>64,872*</td></tr><tr><td>घ.</td><td>कुल योग (क+ख+ग)</td><td>5,35,07,512</td><td></td><td>18,52,433</td></tr></table> <p>[यह विविध पूंजीगत लागत का 3.458% बनता है।] वीपीटी ने पथक्रकृत मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रस्तुत की है।</p>	क्र.सं.	पूँजीगत लागत के घटक	आकलन (रु. में)	मरम्मत और अनुरक्षण		क	अपफ्रंट लागत		Rate	Cost (₹)	(i).	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812	4.50%	3,68,092	(ii).	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959	2%	58,999	(iii).	पानी की टंकी	13,80,223	0	-	(iv).	चार दीवारी और गुमटी	1,41,13,151	1%	16,032		योग (क)			4,43,122	ख.	अवसंरचना विकास				(v).	पी वे सामग्री	1,84,52,577	4.50%	8,30,366	(vi).	वर्तमान रेल लाइन का सुदृढ़ीकरण	69,87,542	4.50%	3,14,439		पानी की टंकी को तोड़ना	2,97,555	0	-		तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण	42,67,618	2%	85,352		मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य	67,28,148	1%	67,281		एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन	3,50,000	1%	3,500		आईटी हार्डवेयर	4,35,000	10%	43,500		योग (ख)	3,75,18,439		13,44,439	ग.	(ख) पर @ 5% की विविध लागत	18,75,922		64,872*	घ.	कुल योग (क+ख+ग)	5,35,07,512		18,52,433
क्र.सं.	पूँजीगत लागत के घटक	आकलन (रु. में)	मरम्मत और अनुरक्षण																																																																																									
क	अपफ्रंट लागत		Rate	Cost (₹)																																																																																								
(i).	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812	4.50%	3,68,092																																																																																								
(ii).	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959	2%	58,999																																																																																								
(iii).	पानी की टंकी	13,80,223	0	-																																																																																								
(iv).	चार दीवारी और गुमटी	1,41,13,151	1%	16,032																																																																																								
	योग (क)			4,43,122																																																																																								
ख.	अवसंरचना विकास																																																																																											
(v).	पी वे सामग्री	1,84,52,577	4.50%	8,30,366																																																																																								
(vi).	वर्तमान रेल लाइन का सुदृढ़ीकरण	69,87,542	4.50%	3,14,439																																																																																								
	पानी की टंकी को तोड़ना	2,97,555	0	-																																																																																								
	तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण	42,67,618	2%	85,352																																																																																								
	मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य	67,28,148	1%	67,281																																																																																								
	एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन	3,50,000	1%	3,500																																																																																								
	आईटी हार्डवेयर	4,35,000	10%	43,500																																																																																								
	योग (ख)	3,75,18,439		13,44,439																																																																																								
ग.	(ख) पर @ 5% की विविध लागत	18,75,922		64,872*																																																																																								
घ.	कुल योग (क+ख+ग)	5,35,07,512		18,52,433																																																																																								

<p>(iii) वीपीटी कुल पूंजीगत लागत के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन अन्य अप्रेंट मामलों में मरम्मत और अनुरक्षण का आकलन करते के लिए अपनायी गई पद्धति के अनुरूप सिविल और उपस्कर तथा विविध में पृथक् करके कर सकता है।</p>	<p>वीपीटी ने 15 अक्टूबर, 2018 के अपने ई-मेल के द्वारा स्पष्ट किया है कि रेलवे लाइनों और स्थायी पथ सामग्री को 4.5% पर रेलवे मानकों के अनुसार सुविचार किया है जिसका आधार प्रस्ताव में दिया गया है अर्थात् वीपीटी और ईष्ट कोस्ट रेलवे के बीच करार के अनुसार।</p> <p>सिविल आस्तियों और यांत्रिक उपस्करों के लिए क्रमशः 1% और 2% का मानक, जैसा प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 में तरल टर्मिनल के लिए निर्धारित है, सुविचार में लिया गया है।</p> <p>प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 में आईटी सिस्टम के लिए अलग से मानक उपलब्ध नहीं है। इस लिए संकेतों के आधार पर 10% पर सुविचार किया गया है।</p>												
<p>(ग). विद्युत प्रभार:</p>													
<p>(i) वीपीटी ने 12 लैम्प के लिए @ 250 रु. प्रति दिन की विद्युत लागत का आकलन किया है। वीपीटी विद्युत उपभोग की विस्तृत गणना और विद्युत लागत आकलन के लिए सुविचारित विद्युत प्रभारों की यूनिट दर प्रस्तुत करे। यह भी पुष्टि करें कि विद्युत की यूनिट दर प्रचलित दर है और परिकलन में अपनायी गई यूनिट दर के समर्थन में पिछले तीन महीने के बिजली के बिलों की प्रतियां भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>इस समय, बल्क रेलवे लदान सुविधा में 250 वॉट के एचपीएसवी के 12 लैम्प लगाये गए हैं जिन्हें रात के समय स्थल पर रोशनी के लिए जलाया जाता है। (औसत 10.5 घंटे) स्थल पर रोशनी के लिए तदनुसार, उक्त लाइटिंग लोड के लिए बिजली खपत प्रभारों का परिकलन इस प्रकार है:</p> <table><tr><td>250 वॉट एचपीएसवी लाइट फिटिंग की संख्या</td><td>12 नग</td></tr><tr><td>कार्य के घंटे</td><td>10.5 घंटा</td></tr><tr><td>बिजली की खपत (250 x 12 x 10.5 / 0.97</td><td>32.47 केवीएएच पीएफ)</td></tr><tr><td>ईपीडीसीएल यूनिट दर बिजली शुल्क सहित</td><td>7.72 प्रति केवीएएच</td></tr><tr><td>प्रति दिन बिजली प्रभार = 32. 47 x 7.72</td><td>250.66 रु. मानलों 251/- रु. प्रति</td></tr></table> <p>मांगे गए अनुसार अप्रैल, मई, जून 2018 के बिजली के बिल प्रस्तुत हैं।</p>	250 वॉट एचपीएसवी लाइट फिटिंग की संख्या	12 नग	कार्य के घंटे	10.5 घंटा	बिजली की खपत (250 x 12 x 10.5 / 0.97	32.47 केवीएएच पीएफ)	ईपीडीसीएल यूनिट दर बिजली शुल्क सहित	7.72 प्रति केवीएएच	प्रति दिन बिजली प्रभार = 32. 47 x 7.72	250.66 रु. मानलों 251/- रु. प्रति		
250 वॉट एचपीएसवी लाइट फिटिंग की संख्या	12 नग												
कार्य के घंटे	10.5 घंटा												
बिजली की खपत (250 x 12 x 10.5 / 0.97	32.47 केवीएएच पीएफ)												
ईपीडीसीएल यूनिट दर बिजली शुल्क सहित	7.72 प्रति केवीएएच												
प्रति दिन बिजली प्रभार = 32. 47 x 7.72	250.66 रु. मानलों 251/- रु. प्रति												
<p>(ii). वीपीटी पुष्टि करे कि रेलवे वैगनों पर तरल बल्क लदान की प्रस्तावित सविधा के लिए 12 लैम्पों के अतिरिक्त अन्य कोई विद्युत अथवा ईंधन उपयोग नहीं होता है। यदि वीपीटी उक्त टिप्पणी के आलोक में आकलन के आशोधन का प्रस्ताव करना है, तो उसे उस आकलन का आधार बताना होगा और यूनिट दर का दस्तावेज़ी साक्ष्य से औचित्य सिद्ध करना होगा।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि 12 लैम्पों की विद्युत खपत के व्यय के अतिरिक्त और कोई व्यय नहीं होता है, जैसा कि ऊपर बताया गया है।</p> <p>वीपीटी ने अपने 15 अक्टूबर, 2018 के ई-मेल के द्वारा और स्पष्ट किया है कि एपीईपीडीसीएल बिलों के अनुसार यूनिट दर 7.66 रु. विद्युत प्रभार के लिए और 0.06 रु. प्रति यूनिट बिजली शुल्क जोड़ा जाता है जो कुल मिलाकर 7.72 रु. प्रति यूनिट बनता है। बिलों में दिया गया मांग प्रभार 50 केवी और ऊपर की एचटी उपयोग क्षमता वालो के लिए है। विषयक प्रस्ताव में बिजली की खपत केवल रोशनी और प्रदीपन के लिए है जिसे एचटी के रूप में नहीं लिया जाता।</p>												
<p>(iii) मूल्यहास:</p>													
<p>(क). वीपीटी ने मूल्यहास लागत का आकलन 5,16,312 रु. किया है और बताया है कि यह कंपनी अधिनियम के अनुसार है। तथापि, वीपीटी ने उसका परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। वीपीटी कुल पूंजीगत लागत के प्रत्येक गुप अर्थात् सिविल उपस्कर और पाइपलाइन की मूल्यहास लागत की विस्तृत गणना प्रस्तुत करे, वीपीटी द्वारा यथा आकलित।</p>	<p>(क). मूल्यहास को सिविल उपस्कर और पाइपलाइन में अलग-अलग करते हुए संशोधित कर दिया गया है। वीपीटी ने विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है:</p> <table><tr><td>I. भवन (एनईएसडी)</td><td>30 वर्ष</td></tr><tr><td>(ख). भवन (फैक्ट्री भवनों के अतिरिक्त) आरसीसी फ्रम ढांचे के अतिरिक्त।</td><td></td></tr><tr><td>IV. प्लांट और मशीनरी (ii) विशेष प्लांट और मशीनरी</td><td>30 वर्ष</td></tr><tr><td>(ङ) अन्वेषण तेल और गैस का उत्पादन और शोधन</td><td></td></tr><tr><td>(5)पाइपलाइन।</td><td></td></tr><tr><td>IX. प्रतिष्ठानों, रेलवे प्रतिष्ठानों के अतिरिक्त, रेलवे साइडिंग, लोकोमोटिव, चल स्टॉक ट्रामपथ और रेल पथ।</td><td>15 वर्ष</td></tr></table>	I. भवन (एनईएसडी)	30 वर्ष	(ख). भवन (फैक्ट्री भवनों के अतिरिक्त) आरसीसी फ्रम ढांचे के अतिरिक्त।		IV. प्लांट और मशीनरी (ii) विशेष प्लांट और मशीनरी	30 वर्ष	(ङ) अन्वेषण तेल और गैस का उत्पादन और शोधन		(5)पाइपलाइन।		IX. प्रतिष्ठानों, रेलवे प्रतिष्ठानों के अतिरिक्त, रेलवे साइडिंग, लोकोमोटिव, चल स्टॉक ट्रामपथ और रेल पथ।	15 वर्ष
I. भवन (एनईएसडी)	30 वर्ष												
(ख). भवन (फैक्ट्री भवनों के अतिरिक्त) आरसीसी फ्रम ढांचे के अतिरिक्त।													
IV. प्लांट और मशीनरी (ii) विशेष प्लांट और मशीनरी	30 वर्ष												
(ङ) अन्वेषण तेल और गैस का उत्पादन और शोधन													
(5)पाइपलाइन।													
IX. प्रतिष्ठानों, रेलवे प्रतिष्ठानों के अतिरिक्त, रेलवे साइडिंग, लोकोमोटिव, चल स्टॉक ट्रामपथ और रेल पथ।	15 वर्ष												

		<div>(ख). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत मूल्यह्रास आकलन की गणना नीचे सारणीबद्ध की जाती है:</div> <table><tr><th>क.</th><th>अपक्रंट लागत</th><th></th><th>जीवन (वर्ष)</th><th>मूल्य (₹)</th></tr><tr><td>(i)</td><td>वर्तमान रेल लाइन की लागत</td><td>81,79,812</td><td>15</td><td>5,45,321</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन</td><td>29,49,959</td><td>30</td><td>98,332</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>पानी की टंकी</td><td>13,80,223</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td>(iv)</td><td>चार दीवारी और गुमटी</td><td>1,41,13,151</td><td>30</td><td>53,439</td></tr><tr><td></td><td>योग (क)</td><td></td><td></td><td>6,97,091</td></tr><tr><td>ख.</td><td>अवसंरचना विकास</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v)</td><td>पी वे सामगी</td><td>1,84,52,577</td><td>15</td><td>12,30,172</td></tr><tr><td>(vi)</td><td>वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण</td><td>69,87,542</td><td>15</td><td>4,65,836</td></tr><tr><td></td><td>पानी की टंकी को तोड़ना</td><td>2,97,555</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण</td><td>42,67,618</td><td>30</td><td>1,42,254</td></tr><tr><td></td><td>मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य</td><td>67,28,148</td><td>30</td><td>2,24,272</td></tr><tr><td></td><td>एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन</td><td>3,50,000</td><td>10</td><td>35,000</td></tr><tr><td></td><td>आईटी हार्डवेयर</td><td>4,35,000</td><td>6</td><td>72,500</td></tr><tr><td></td><td>योग (ख)</td><td>3,75,18,439</td><td></td><td>21,70,033</td></tr><tr><td>ग.</td><td>(ख)पर @ 5% की विविध लागत</td><td>18,75,922</td><td></td><td>1,25,061</td></tr><tr><td>घ.</td><td>कुल योग (क+ख+ग)</td><td>5,35,07,512</td><td></td><td>29,92,186</td></tr></table>	क.	अपक्रंट लागत		जीवन (वर्ष)	मूल्य (₹)	(i)	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812	15	5,45,321	(ii)	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959	30	98,332	(iii)	पानी की टंकी	13,80,223	0	-	(iv)	चार दीवारी और गुमटी	1,41,13,151	30	53,439		योग (क)			6,97,091	ख.	अवसंरचना विकास				(v)	पी वे सामगी	1,84,52,577	15	12,30,172	(vi)	वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण	69,87,542	15	4,65,836		पानी की टंकी को तोड़ना	2,97,555	0	-		तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण	42,67,618	30	1,42,254		मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य	67,28,148	30	2,24,272		एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन	3,50,000	10	35,000		आईटी हार्डवेयर	4,35,000	6	72,500		योग (ख)	3,75,18,439		21,70,033	ग.	(ख)पर @ 5% की विविध लागत	18,75,922		1,25,061	घ.	कुल योग (क+ख+ग)	5,35,07,512		29,92,186
क.	अपक्रंट लागत		जीवन (वर्ष)	मूल्य (₹)																																																																																			
(i)	वर्तमान रेल लाइन की लागत	81,79,812	15	5,45,321																																																																																			
(ii)	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959	30	98,332																																																																																			
(iii)	पानी की टंकी	13,80,223	0	-																																																																																			
(iv)	चार दीवारी और गुमटी	1,41,13,151	30	53,439																																																																																			
	योग (क)			6,97,091																																																																																			
ख.	अवसंरचना विकास																																																																																						
(v)	पी वे सामगी	1,84,52,577	15	12,30,172																																																																																			
(vi)	वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण	69,87,542	15	4,65,836																																																																																			
	पानी की टंकी को तोड़ना	2,97,555	0	-																																																																																			
	तरल ढांचे का विस्तार और प्रबलीकरण	42,67,618	30	1,42,254																																																																																			
	मिट्टी की खुदाई, फैब्रीकेशन और अन्य सिविल कार्य	67,28,148	30	2,24,272																																																																																			
	एफओआईएस प्रचालन हेतु पोर्ट केबिन	3,50,000	10	35,000																																																																																			
	आईटी हार्डवेयर	4,35,000	6	72,500																																																																																			
	योग (ख)	3,75,18,439		21,70,033																																																																																			
ग.	(ख)पर @ 5% की विविध लागत	18,75,922		1,25,061																																																																																			
घ.	कुल योग (क+ख+ग)	5,35,07,512		29,92,186																																																																																			
(iv)	दरमान:																																																																																						
	(क). वीपीटी ने रेल लदान सुविधा में प्रहस्तित किये जाने वाले “बल्क तरल” को परिभाषित नहीं किया है। वीपीटी इसकी परिभाषा देने पर सुविचार करे ताकि दरमान में दिअर्थकता से बचा जा सके। परिभाषा व्यापक होनी चाहिए और उसमें अन्य तरल भी, यदि हों, तो शामिल किये जाए क्योंकि परियोजना 15 वर्ष की अवधि की है।	(क). सुविधा द्वारा, पीओएल के अतिरिक्त, तरल कार्गो, जैसे कास्टिक सोडा और अन्य रसायन, प्रहस्तित किये जाने का प्रस्ताव है।																																																																																					
	(ख). पत्तन ने रेल को रेलवे रेल जिसमें 59 टैंक वैगन लगे होते हैं और प्रत्येक वैगन की ढुलाई क्षमता लगभग 55.28 टन होती है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क परियोजना की संपूर्ण अवधि के लिए है और केवल वार्षिक वृद्धि के अधीन है, वीपीटी पुष्टि करे कि क्या रेल की उक्त परिभाषा 15 वर्ष की संपूर्ण	(ख). 59 वैगनों की वर्तमान गाड़ी भारतीय रेल में क्लीयर स्टैंडिंग लंबाई (सीएसएल) पर आधारित है जो इस समय 720 मीटर है। यहां यह उल्लेख करना गलत नहीं होगा कि भारतीय रेल समर्पित फ्रंट कारिडोर (डीएफसी) का सृजन कर रही है जो विशेष रूप से मालगाड़ियां चलाने के लिए ही प्रयोग में लाया जायेगा और ये डीएफसी एक समय में कंटेनर और शुष्क बल्क कार्गो मर्दों की दो																																																																																					

	अवधि के लिए यही रहेगी और इसे दरमानों में निर्धारित किये जाने की जरूरत है।	गाड़ियों को चलाने के लिए होंगे और इसलिए, निकट भविष्य में टैंक वैगन में वृद्धि का कोई स्थान नहीं है। अतः प्रस्तावित सुविधा को तदनुसार डिजाइन किया गया है।				
	(ग). दरमानों में वीपीटी सहित अन्य महापत्तनों के अपफ्रेट/ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के अनुरूप निम्नलिखित सामान्य परिभाषाओं को जोड़ा जाये: “वीपीटी प्रचालन को आरोप्य उपयुक्त स्तर से इतर विलंब के लिए प्रयोक्ता को प्रभार का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा”	(ग). संशोधित दरमानों में निम्नलिखित टिप्पणी अंतर्विष्ट की गई है: “टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से निष्पादन मानक में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर प्रचालक द्वारा कार्गो का लदान करने में असफल रहने की स्थिति में प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए किसी विलंब शुल्क की अदायगी की क्षतिपूर्ति टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जायेगी।”				
	(घ). अनुसूची 2 के अंतर्गत कवर सेवाओं की सूची अर्थात् रेलवे साइडिंग स्थित बल्क तरल लदान प्रभारों को अनुसूची के नीचे एक टिप्पणी के रूप में निर्धारित किया जा सकता है। ऐसा करना कार्गो लदान की प्रस्तावित परिभाषा के अनुरूप हो सकता है।	(घ). संशोधित दरमानों में निम्नलिखित टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाती है: “टर्मिनल में प्रस्तावित सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन को प्रयोक्ता की पाइपलाइन से जोड़ने देना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री की लदान संयोजन प्रदान करना (ग) टर्मिनल की पाइपलाइन से प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन हटाना, शामिल है।”				
	(ङ). सूचकांकन कारक के आधार पर थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) को लागू करने संबंधी सामान्य टिप्पणी को भी प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में निर्धारित किया जाए। सूचकांकन के लिए आधार वर्ष वह वर्ष होना चाहिए जिससे पूंजीगत लागत आकलन और प्रचालन लागत (विद्युत लागत) संबद्ध हैं।	(ङ). संशोधित दरमानों में निम्नलिखित टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाती है: “संदर्भ प्रशुल्क 01 जनवरी, 2018 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।”				
(v)	निष्पादन मानक: (i). संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण को संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक अधिसूचित करने होते हैं। वीपीटी द्वारा विषयक प्रस्ताव के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों को इष्टतम क्षमता के परिकलन में सुविचारित उत्पादकता प्रतिमानों से संबद्ध नहीं किया जा सकता जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क निकाला गया है। वीपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित निष्पादन स्तर के अनुरूप निष्पादन मानकों के निर्धारण का प्रस्ताव करना है। उक्त टिप्पणी के आलोक में वीपीटी द्वारा रैक को प्रहस्त करने में लगन वाले समय के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (i) की प्रासंगिकता की भी वीपीटी समीक्षा करो।	वीपीटी ने आशोधित निष्पादन मानकों में निम्नलिखित प्रस्ताव किया है: <table><tr><th>कार्यकलाप</th><th>निष्पादन मानक</th></tr><tr><td>वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रैक को बाहर ले जाने तक का समय किया जाना।</td><td>18 घंटे</td></tr></table> सामान्य टिप्पणियां: (i). टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से निष्पादन मानक में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर प्रचालक द्वारा कार्गो का लदान करने में असफल रहने की स्थिति में प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए किसी विलंब शुल्क की अदायगी की क्षतिपूर्ति टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जायेगी। (ii). लाइसेंसधारक को उसके द्वारा प्रहस्तित सभी रैकों के लिए हर समय उक्त मानक सुनिश्चित करने होंगे। निष्पादन का परिकलन दरमानों में दी गई टिप्पणियों के अनुसार होना चाहिए। (iii). संदर्भ प्रशुल्क 01 जनवरी, 2018 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।	कार्यकलाप	निष्पादन मानक	वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रैक को बाहर ले जाने तक का समय किया जाना।	18 घंटे
कार्यकलाप	निष्पादन मानक					
वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रैक को बाहर ले जाने तक का समय किया जाना।	18 घंटे					
	(ii) संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुरूप पीपीपी परियोजनाओं के संदर्भ प्रशुल्क आदेशों में निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क से संबंधित कुछ सामान्य शर्तें होती हैं। इन्हें भी प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में अंतर्विष्ट किया जाये।	निष्पादन मानकों से संबंधित सामान्य शर्तों को दरमानों में, यथावांछित, अंतर्विष्ट कर दिया गया है।				

5.1. संदर्भाधीन मामले में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन वीपीटी परिसर में 18 जून, 2018 को किया गया था। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/संभावित प्रयोक्ताओं तथा भावी प्रत्याशित बोली लगाने वालों ने अपने अपने निवेदन रखे।

- 5.2. (i) संयुक्त सुनवाई में आईएमसी लिमिटेड ने टिप्पणियां देने के लिए पूंजीगत लागत के आकलन का आधार जानना चाहा। वीपीटी को आईएमसी लिमिटेड के साथ पांच दिन के भीतर यानी 23 जून, 2018 तक पूंजीगत लागत के आकलन का आधार बताना है।
- (ii) इसके अतिरिक्त, आईएमसी ने इस प्राधिकरण को संबंधित अपने 23 जून, 2018 के पत्र के द्वारा जिसकी प्रति पत्तन को भी दी गई, पत्तन को अनुरोध किया कि उन्हें कुछेक मुद्दों पर सूचना दी जाये। आईएमसी लिमिटेड के 23.06.2018 के पत्र की प्रति वीपीटी को भेजी गई। वीपीटी को अनुरोध किया गया कि वह आईएमसी लिमिटेड को वांछित सूचना दें और उसकी एक प्रति प्राधिकरण को भी दें।
- (iii) वीपीटी ने अपने 11 अक्टूबर 2018 के ई-मेल के द्वारा अपने 31 अगस्त 2018 के पत्र संख्या आईआरएनपी/मानक/तरल रेल साइडिंग/टीएमपी/2018 की प्रति भेजी जिसमें उन्होंने आईएमसी लिमिटेड का उत्तर दिया था।
- हमें आईएमसी लिमिटेड से और कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

6.1 संयुक्त सुनवाई में, आईएमसी लिमिटेड ने उल्लेख किया कि मानवशक्ति और रेलवे स्टाफ प्रभारों के आकलन पर सुविचार नहीं किया गया है और अन्य व्ययों का आकलन काफी कम किया गया है। इस संबंध में संयुक्त सुनवाई में यथास्वीकृत, वीपीटी को आईएमसी लिमिटेड द्वारा उठाये गए बिंदुओं का परीक्षण करने का अनुरोध किया गया और अपना उत्तर तत्काल देने को कहा गया। वीपीटी ने अपने 11 अक्टूबर, 2018 के ई-मेल द्वारा मैसर्स आईएमसी लिमिटेड द्वारा 31 अगस्त 2018 को प्रस्तुत टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजीं। आईएमसी लिमिटेड द्वारा दिये गए सुझावों और हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दायर किया। वीपीटी द्वारा अपने 31 अगस्त, 2018 के पत्र के द्वारा दायर संशोधित प्रस्ताव के मुख्य आशोधनों/विशिष्टियों का सार इस प्रकार है:-

क. पूंजीगत लागत:

- (i) वीपीटी ने नई रेल लाइन और गुमटी टर्मिनल गेट से एकेपी गेट तक वर्तमान रेल लाइन के प्रबलीकरण, इंजन बाहर ले जाने के लिए नई लाइन की पूंजीगत लागत को 3,67,33,439/-रु. को संशोधित कर 3,75,18,000रु. कर दिया है। आशोधन दो अतिरिक्त मदों के कारण हुआ है।
- (क) वीपीटी ने भारतीय रेल की एफओआईएस (फ्रेट प्रचालन सूचना प्रणाली) के प्रचालन के लिए पोर्टा केबिन की 3,50,000/- रु. की पूंजीगत लागत को जोड़ा है जो मूल प्रस्ताव में नहीं था।
- (ख) वीपीटी ने फ्रेट प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) की आई टी नेटवर्क के अन्य हार्डवेयर के साथ संयोजन की 4,35,000/-रु. की पूंजीगत लागत का भी शामिल किया है। यह भी मूल प्रस्ताव में नहीं थी।
- (ii) कुल पूंजीगत लागत पर @ 5% 18,75,922/-रु. विविध लागत को भी सुविचार में लिया है (3,75,18,439 रु. x5/100)
- (iii) वीपीटी ने वीपीटी स्थित संरचनाओं/शेडों/गोदामों/आरसीसी भवनों, एसएस टंकियों के मूल्यांकन के प्रयोजन से मैसर्स नोवारा कनस्लटैंसी सर्विसज़ को कार्य सौंपा है। पत्तन ने मैसर्स नोवारा कनस्लटैंसी सर्विसज़ की मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की है।
- (iv) **आशोधित पूंजीगत लागत इस प्रकार है:**

क्र.सं.	विवरण	आकलन लागत (रु.)
क.	अपफ्रेंट लागत	
(i)	वर्तमान रेल लाइन की लागत (टर्मिनल क्षेत्र)	81,79,812
(ii)	पाइपलाइन ढांचा और पाइपलाइन	29,49,959
(iii)	पानी की टंकी	13,80,223
(iv)	चार दीवारी और गुमटी	16,03,157
	कुल अपफ्रेंट लागत (रु.)	1,41,13,151
ख. (i)	नई रेल लाइन प्रदान करना और गुमटी, टर्मिनल गेट से एकेपी गेट तक संवर्धन करने, वर्तमान लाइन का सुदृढीकरण इंजन निकालने के लिए नई रेल लाइन,	3,67,33,439

(ii)	भारतीय रेल की एफओआईएस (फ्रेट प्रचालन सूचना प्रणाली) के प्रचालन के लिए पोर्टा केबिन	3,50,000
(iii)	एफओआईएस प्रणाली की आई टी नेटवर्क का अन्य हार्डवेयर के साथ संयोजन	4,35,000
	योग (ख)	3,75,18,439
ग.	(ख) पर @ 5% काविविध लागत	18,75,922
घ.	कुल पूंजीगत लागत (क+ख+ग)	5,35,07,512

ख. प्रचालन और अनुरक्षण लागत**(i) मूल्यहास:**

कंपनी अधिनियम के अनुसार, रेल साइडिंग, इंजन, चल स्टॉफ, प्रतिष्ठानों द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाला ट्रामवे और रेलवे, रेलवे प्रतिष्ठान (एनईएसडी) को छोड़कर, के लिए उपयोगी जीवन 15 वर्ष है। पाइपलाइन और सिविल संरचना (आरसीसी फ्रेमवर्क के अतिरिक्त) उपयोगी जीवन 30 वर्ष है। आईटी नेटवर्क और अन्य अवसंरचनाओं का उपयोग जीवन 6 वर्ष है। इस प्रकार, आशोधित मूल्यहास मूल प्रस्ताव में 34,42,077/-रु. प्रति वर्ष के प्रति 29,92,186/-रु. निकलता है।

(ii) जैसा आईएमसी ने उल्लेख किया कि वीपीटी ने स्टाफ प्रभारों (पोर्ट रेलवे/संविदा कार्य) पर भी सुविचार किया है:

भारतीय रेल ने प्रस्तावित सुविधा को अले स्टेशन कोड के साथ निजी साइडिंग के रूप में अधिसूचित किया है। यह अनिवार्य है कि रेल के वाणिज्यिक लेनदेनों को करने के प्रयोजन से पोर्ट रेल स्टाफ का घटक विशेष रूप से तैनात किया जाये। 17700 - 44600 रु. के वेतनमान में एक कनिष्ठ सहायक और 13,500-27,400 रु. के वेतनमान में एक हमाल पर इस प्रयोजन के लिए सुविचार किया गया है। वेतन और मूजदूरी पर 20,46,270/-रु. प्रति वर्ष का आकलन किया गया है। इसके अतिरिक्त, सफल बोलीकर्ता को सुविधा पर अन्य प्रचालनों के लिए श्रम लगाना पड़ेगा और सुविधा पर पहले के संविदा के आधार पर 4.40 रु. प्रति टन पर लागत का आकलन किया गया है।

(iii) वीपीटी ने आशोधित पूंजीगत लागत के हवाले से मरम्मत और अनुरक्षण लागत को भी संशोधित किया है।**(iv) आशोधित प्रचालन लागत निम्नवत् है:**

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित लागत (रु. में)
1.	एसी 3,9895 सीटीएस या 16,145 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराया [16145 वर्ग मीटर तक के पट्टा किराये का औसत 15 वर्ष के लिए 2% वार्षिक वृद्धि पर विधिवत सुविचार करते हुए =84816049/15वर्ष]	56,57,992* (वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना 2%वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए 15 वर्ष की औसत पट्टा किराया लागत के आधार पर प्रस्तुत की है। 56,54,403रु.)
2.	स्टाफ प्रभार (पोर्ट रेलवे)[एक कनिष्ठ सहायक और एक हमाल के वेतन को सुविचार में लेते हुए] स्टाफ प्रभार (संविदा कार्य) [4.40 रु. प्रति टन x 570766]	20,46,270 25,11,370
3.	मरम्मत और अनुरक्षण	18,52,446
4.	विद्युत प्रभार 12 लैंप 365 दिन के लिए @ 250/-रु. प्रति दिन की दर से [250 x 365]	91,250
5.	बीमा सकल स्थायी अस्तियों का @ 1% [53507512 x 1%]	5,35,075
6.	मूल्यहास	29,92,186
7.	अन्य व्यय सकल स्थायी अस्तियों का @ 1% [53507512 x 1%]	5,35,075
	योग	1,62,21,651

ग. नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 5,35,07,512रु. पर @ 16% पर आकलित 85,61,202रु.

घ. कुल राजस्व अपेक्षा प्रति वर्ष (एआरआर) का आकलन ओएंडएम + आरओसीई 1,62,21,651 + 85,61,202 = 2,47,82,853.

ड. सफल बोलीकर्ता द्वारा एकत्र किये जाने के लिए प्रस्तावित संशोधित प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार निकाले गए हैं:
वार्षिक राजस्व अपेक्षा/परियोजना कार्गो प्रमात्रा

प्रहस्तन दर प्रति टन = 2,47,82,853 रु / 5,70,766 = 43.42 रु प्रति टन

- 6.2. वीपीटी ने संशोधित प्रस्तावित प्रारूप दरमान, पहले यथाचर्चित, कुछेक सोपाधिकताओं के साथ प्रस्तुत किया है।
6.3. संक्षेप में, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित संदर्भ प्रशुल्क नीचे दिया जाता है।

रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल लदान प्रभार	₹43.42 प्रति टन
---------------------------------------	-----------------

टिप्पणियां:

- (क) निष्पादन मानक के मूल्यांकन के प्रयोजन से रिक के लिए लिया जाने वाला समय "टर्मिनल पर रिक की अवस्थापना के समय से टर्मिनल पर रिक का लदान और रिक को टर्मिनल से आरएंडडी यार्ड में ले जाने तक का समय" होता है।
(ख) टन का अर्थ 1,000 किलोग्राम या उसका एक भाग से है।
(ग) टर्मिनल में प्रस्तावित सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन को प्रयोक्ता की पाइपलाइन से जोड़ने देना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री की लदान संयोजन प्रदान करना (ग) टर्मिनल की पाइपलाइन से प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन हटाना, शामिल है।
6.4. वीपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधित निष्पादन मानक नीचे दिये जाते हैं:

कार्यकलाप	निष्पादन मानक
वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रिक को बाहर ले जाने तक का समय किया जाना।	18 घंटे

सामान्य टिप्पणियां:

- (i) टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से निष्पादन मानक में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर प्रचालक द्वारा कार्गो का लदान करने में असफल रहने की स्थिति में प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए किसी विलंब शुल्क की अदायगी की क्षतिपूर्ति टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जायेगी।
(ii) लाइसेंसधारक को उसके द्वारा प्रहस्तित सभी रिकों के लिए हर समय उक्त मानक सुनिश्चित करने होंगे। निष्पादन का परिकलन दरमानों में दी गई टिप्पणियों के अनुसार होना चाहिए।
(iii) प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2018 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा समयोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
6.5. हमने 2 नवंबर, 2018 के अपने ई-मेल द्वारा एक बिंदु पर स्पष्टीकरण चाहा। संशोधित दरमान में परिभाषाओं के अधीन टिप्पणी (i) पर पत्तन ने निम्नलिखित प्रस्ताव किया है:

निष्पादन मानक के मूल्यांकन के प्रयोजन से रिक के लिए लिया जाने वाला समय "टर्मिनल पर रिक की अवस्थापना के समय से टर्मिनल पर रिक का लदान और रिक को टर्मिनल से आरएंडडी यार्ड में ले जाने तक का समय" होता है।

जबकि, अनुसूची 3 के अंतर्गत, निष्पादन मानक बताते हैं कि वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रिक को बाहर ले जाने तक का समय लिया जाना। अनुसूची 3 का उपबन्ध टिप्पणी (i) से मेल नहीं खाता। इसलिए वीपीटी को पुनर्विचार का अनुरोध किया गया और अस्पष्टता और अमेलता को हटाते हुए निष्पादन मानक का प्रस्ताव करे।

- 6.6. वीपीटी ने अपने 5 नवंबर, 2018 के ई-मेल से सूचित किया है कि संशोधित दरमान में "3.0 निष्पादन मानक" में दिया गया कार्यकलाप "(i) टिप्पणी" से मेल नहीं खाता इसलिए अस्पष्टता हुई। यह उल्लेख किया जाता है कि टर्मिनल का कार्यकलापों का ब्यौरा "टिप्पणी (iii)" में स्पष्ट दिया गया है। इसलिए वीपीटी ने टिप्पणी (i) को निम्नवत् संशोधित करने का अनुरोध किया है।:

"(i) निष्पादन मानक के मूल्यांकन के प्रयोजन से रिक प्रहस्तन के लिया गया समय "टर्मिनल पर रिक की अवस्थिति, वैगनों में कार्गो का लदान और रिक को बाहर भेजने के लिए तैयार करने का समय" होगा।"

- 6.7. वीपीटी ने 6 नवंबर, 2018 के ई-मेल द्वारा एफओआईएस प्रणाली के आईटी नेटवर्क को अन्य हार्डवेयर से जोड़ने के लिए सुविचारित लागत का ब्यौरा दिया है, जो निम्नलिखित है:

क्र.सं.	सेवा	प्रभार (रु. में)
1.	2 एमपीएस पट्टाकृत लाइन प्रभार-एक बारगी स्थापना	2.60 लाख (पूर्व कार्यदिश के अनुसार)
2.	वार्षिक अनुरक्षण प्रभार	0.60 लाख
3.	एप्लीकेशन चलाने के लिए डेस्कटॉप	0.45 लाख
4.	प्रिंटर लागत	0.35 लाख
योग		4.00 लाख

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) का प्रस्ताव पीओएल के अतिरिक्त सभी प्रकार के तरल कार्गो के प्रहस्तन के लिए वीपीटी की तरल रेल साइडिंग में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) माध्यम से कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में बल्क तरल लदान सुविधा का संदर्भ प्रशुलक निर्धारण का है।
- (ii) जैसी पूर्व के पैराओं में मामले की वास्तविक स्थिति के बारे में चर्चा की गई है, वीपीटी द्वारा 10 मई, 2018 को दायर मूल प्रस्ताव को वीपीटी ने मामले के संसाधन के दौरान संशोधित कर दिया है। हमारे द्वारा कुछेक मुद्दों पर मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, वीपीटी ने 31 अगस्त, 2018 के पत्र के अंतर्गत संशोधित परिकलन भेजा। पत्तन ने एफओआईएस प्रचालन के लिए पोर्ट केबिन और एफओआईएस सिस्टम को किसी अन्य हार्डवेयर से संबद्ध करने के आईटी नेटवर्क की लागत और एक संभावित बोलीकर्ता मैसर्ज आईएमसी लिमिटेड द्वारा उल्लेख किया जाने पर स्टाफ प्रभारों को भी सुविचार में लेते हुए पूंजीगत लागत पर विचार किया। इसके अतिरिक्त, वीपीटी ने कुछ प्रचालन लागत मदों के आकलन को भी आशोधित किया है। इष्टतम क्षमता जैसे अन्य प्रतिमानों को अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार ही रखा है। वीपीटी का 31 अगस्त, 2018 का संशोधित प्रस्ताव और संदर्भाधीन मामले की प्रक्रिया के दौरान सूचना/स्पष्टीकरण के साथ विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।
- (iii) प्रस्तावित सुविधा में, पाइपलाइनों के माध्यम से आयातित तरल बल्क रसायनों आदि (पीओएल के अतिरिक्त) की निकासी रेल टैंक वैगनों द्वारा प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। वीपीटी ने रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल के लदान के लिए ही संदर्भ प्रशुलक का प्रस्ताव किया है। पत्तन को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया कि प्रस्तावित सुविधा पर तरल बल्क की उतरायी की संकल्पना नहीं की गई है और इस सुविधा की अवधि 15 वर्ष की दीर्घकालीन है। यदि उतरायी सुविधा की संकल्पना सुविधा की दर के प्रस्ताव पर भी सुविचार करे। इस संबंध में पत्तन ने बताया कि तरल रेलवे साइडिंग सुविधा पहले से ही मौजूद है जिसे वर्तमान पट्टाधारक द्वारा विकसित किया गया था और पिछले 30 वर्ष से वह इसका प्रयोग कर रहा है। अब इसे कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में संवर्धित करने के साथ वर्तमान सुविधा की बोली लगाने का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त पत्तन परंपरागत रूप से आयात तरल बल्क रसायनों (पीओएल के अतिरिक्त) आदि का प्रहस्तन करता आया है और इसलिए, इस सुविधा का विकास आयातित तरल बल्क रसायनों आदि (पीओएल के अतिरिक्त) की निकासी के लिए रेल टैंक वैगन प्रहस्तन के लिए किया जा रहा है। अभी इस समय, मैसर्ज आईसीओएम द्वारा पत्तन के लिए किये जा रहे मास्टर प्लान के आधार पर उतरायी सुविधा की संकल्पना नहीं की गई है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 18 जून, 2018 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान, वीपीटी ने बताया कि पत्तन बोली दस्तावेजों में यह उपबंध रखेगा कि जब कभी उतरायी सुविधा की प्रत्याशा होगी प्रशुलक निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया जायेगा। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि संदर्भ प्रशुलक दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट आधार पर अनुमोदित प्रशुलक संपूर्ण परियोजना अवधि के लिए लागू होंगे जो डब्ल्यूपीआई में विचलन के 60% तक की वार्षिक वृद्धि और अधिसूचित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 15% निष्पादन संबद्ध सूचकांकन के अधीन होंगे। यदि परियोजना अवधि के दौरान उतरायी सुविधा जैसी कोई अन्य सुविधा प्रदान करने की कोई संकल्पना की जाती है तो संदर्भ प्रशुलक दिशानिर्देश 2013 में प्रशुलक की मध्यावधि समीक्षा का कोई प्रावधान नहीं है। सफल बोलीकर्ता को अनुमोदित प्रशुलक से प्राप्त राजस्व में से वीपीटी को संदेय रायल्टी उद्धरत कर सकता है और उससे संविदा पर पुनः बातचीत खड़ी हो सकती है। मैसर्ज आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि लदान कार्यकलाप को ढांचा उतरायी में प्रयोग में नहीं लाया जा सकता। यदि उतरायी के लिए भिन्न उपस्करों की संकल्पना की जाती है, वीपीटी, बोली प्रक्रिया आरंभ करने से पूर्व, परियोजना अवधि को देखते हुए, यदि वीपीटी संकल्पना करता है तो उतरायी सुविधा के लिए भी सुविचार कर सकता है। वीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव, जो बल्क तरल रेल लदान सुविधा के लिए

संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन चाहता है, पर वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित इस प्राधिकरण द्वारा सुविचार में लिया जाता है।

- (iv) महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी संशोधित दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.4 अनुबद्ध करता है कि, यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में, यदि उस महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी वस्तु विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए एक प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तब महापत्तन न्यास विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के पुनर्निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए स्वतंत्र है। वीपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित परियोजना के अप्रकट प्रशुल्क अपनाये जाने के लिए न तो वीपीटी में और न ही अन्य महापत्तन न्यासों में उपलब्ध है। इसलिए पत्तन ने दिशानिर्देश 2008 के सामान्य सिद्धांतों के अंतर्गत यह प्रस्ताव दायर किया है।

इस मामले का विश्लेषण आरंभ करने से पूर्व, यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, अप्रकट निर्धारित के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 कोयला, लौह अयस्क, कटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल और बहुप्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए मानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 इस परियोजना में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित तरल बल्क रेल लदान प्रचालन सुविधा के लिए, जो वीपीटी द्वारा इस परियोजना में प्रस्तावित सुविधाओं/सेवाओं की मानक सुविधा है, अलग से मानक/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपने स्वयं के या किसी अन्य महापत्तन न्यासों में तुलनीय सुविधाओं के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत अप्रकट प्रशुल्क अपना सकता है। यदि यह विकल्प व्यवहार्य न हो, तो उन्हें अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के मानकों और सिद्धांतों के अनुसार प्रस्ताव दायर कर सकता है। दिशानिर्देश 2008 के मानकों और सिद्धांतों के अनुसार प्रस्ताव दायर कर सकता है। चूंकि वीपीटी अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में इस प्रकार की सुविधा के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत कोई अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। वीपीटी ने अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत सिद्धांतों को अपनाते हुए संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन चाहा है।

यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि वीपीटी द्वारा पीपीपी माध्यम से अवार्ड किये जाने वाले वर्तमान फिशिंग हार्बर शुष्क डॉक (एफएचडीडी) में शुष्क डॉकिंग प्रभारों, डॉकिंग और अनडॉकिंग प्रभारों तथा डॉक ब्लॉक तैयारी प्रभारों के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के अलग से दायर प्रस्ताव के संबंध में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 में कथित सेवाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्धारण मानकों के अभाव में हमारे 8 मई 2018 के पत्र के द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय को इस मामले में सलाह देने का अनुरोध किया कि क्या अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में किसी विशिष्ट मानदंड निर्धारण के अभाव में, प्रस्तावित परियोजना, अर्थात् शुष्क डॉकिंग प्रभार, डॉकिंग और अनडॉकिंग प्रभार और डॉक ब्लॉक तैयारी प्रभार, में प्रस्ताव की जाने वाली सेवाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण वीपीटी द्वारा दी जा रही इसी प्रकार की सेवाओं के लिए वीपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक प्रतिमानों के आधार पर निर्धारित किये जा सकते हैं।

पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 27 जून, 2018 के वीपीटी स्थित वर्तमान एफएचडीडी पर सेवाओं को 15 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर दिये जाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण वीपीटी द्वारा प्रस्तुत ऐसी ही सेवाओं के लिए वीपीटी द्वारा पिछले तीन वर्षों में प्राप्त वास्तविक प्रतिमानों के आधार पर किया जा सकता है जिसके लिए वीपीटी को औचित्य बताना होगा। एमओएस द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर इस प्राधिकरण ने 3 अक्टूबर 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2018-वीपीटी के द्वारा शुष्क बल्क डॉकिंग सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन किया है।

वर्तमान मामले में, पत्तन ने बताया है कि रेल तरल बल्क लदान सुविधा का प्रचालन एक पट्टाधारी द्वारा किया जा रहा है। चूंकि उस भूमि का पट्टा समाप्त हो चुका है, पत्तन इसे को पीपीपी माध्यम से देना चाहता है और कुछेक मर्दों पर सफल बोलीकर्ता द्वारा निवेश किया जाना प्रस्तावित है। इष्टतम क्षमता का निर्धारित करने के लिए, रेकों की संख्या के प्रतिमानों पर सुविचार पिछले तीन वर्षों के वास्तविक के साथ 5-6% की पूर्वानुमानित वृद्धि के आधार पर किया गया है। प्रति रैक वैगन संख्या रेल मानकों के अनुसार 59 है और प्रत्येक टैंक वैगन को 55.28 टन क्षमता के लिए डिजाइन किया गया है। बीमा अन्य व्यय मूल्यह्रास, पट्टा किराया जैसी प्रचालन लागतों का आकलन मोटे तौर पर तरल बल्क

टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार किया गया है। पत्तन ने अपनाये गए आधारों का औचित्य प्रस्तुत किया है।

उक्त स्थिति को देखते हुए और वीपीटी के एक अन्य मामले में, जहां अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 में कोई मानक उपलब्ध नहीं थे, हाल ही में एमओएस के पत्र के आधार पर यह प्राधिकरण वीपीटी के प्रस्ताव पर विचार करता है।

(v) **इष्टतम क्षमता:**

(क). सुविधा पर प्रहस्तित किया जाने वाला बल्क तरल कार्गो, पीओएल के अतिरिक्त, तरल कार्गो है, जो मुख्यतः कास्टिक सोडा और अन्य रसायन होंगे।

(ख). पत्तन का प्रस्ताव बताता है कि इष्टतम क्षमता निकालने के लिए पत्तन ने पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित रैकों की संख्या के आधार पर प्रत्याशित कार्गो की मात्रा का निर्धारण किया है और 5% से 6% की वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया है और 175 रैक प्रति वर्ष का रैक प्रहस्तन निकाला है। सुविचारित एक अन्य प्रतिमान प्रति रैक 59 वैगन तथा प्रति वैगन 55.28 टन की क्षमता है। उक्त प्रतिमानों के आधार पर, वीपीटी ने सुविचार करते हुए प्रत्याशित कार्गो प्रमात्रा 5,70,766 टन प्रति वर्ष निर्धारित की है (175 रैक x 59 वैगन x 55.28 टन)।

(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2 के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के लिए किया जाना चाहिए, यातायात पूर्वानुमान चाहे कुछ भी क्यों न हो। इसलिए वीपीटी को अनुरोध किया गया कि वह प्रस्तावित बल्क तरल रेलवे लदान सुविधा की इष्टतम क्षमता का निर्धारण करे ताकि दिशानिर्देशों का अनुपालन किया जा सके। वीपीटी को यह अनुरोध भी किया गया कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 में प्रस्तावित सुविधा के लिए प्रतिमानों के अभाव में वह इष्टतम क्षमता निकालने के लिये सुविचारित प्रत्येक प्रतिमान का आधार बताये। अपनाये गए प्रतिमानों को समान प्रचालनों के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए वीपीटी पर प्राप्त प्रस्तावित प्रतिमानों से संपुष्ट भी करे।

वीपीटी ने स्पष्ट किया कि रेलवे मानकों के अनुसार एक रेल में 59 टैंक वैगन होते हैं। प्रत्येक टैंक वैगन की 55.28 टन क्षमता होती है। वर्तमान रेल साइडिंग में दो आधे रैक साथ-साथ भरने की सुविधा है।

जहां तक इष्टतम क्षमता परिकलन में 175 रैक सुविचार करने का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एक रैक प्रहस्तन के लिए लगने वाला कुल समय 24 घंटे हैं जिसमें एकस्चेंज यार्ड में रैक को प्राप्त करना, साइडिंग करना शामिल होता है। इस प्रकार 365 रैक प्रति वर्ष निकलते हैं। 70% क्षमता उपयोग के प्रतिमान पर सुविचार करते हुए, इष्टतम क्षमता 255 रैक निकलती है (365 रैक प्रति वर्ष x 70% = 255.5 रैक पूर्णांकित 255 रैक वीपीटी द्वारा निकाली गई है)। तथापि वीपीटी ने क्षमता निकालने के लिए 175 रैक को मान्य किया है। निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार 70% क्षमता उपयोग पर 255 रैक के प्रति वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 175 रैक, क्षमता उपयोग 48% निकलता है (अर्थात् 175/365 रैक/ वर्ष) वीपीटी ने 175 रैक प्रति वर्ष सुविचार के लिए निम्नलिखित औचित्य प्रस्तुत किये हैं:-

(i) कम सुविधा की सुविधा को विकसित करने की कोई गुंजाइश नहीं है जो तकनीकी सीमाओं के कारण यातायात पूर्वानुमानों से तालमेल न खाये जिससे प्रचालन अक्षम हो जाये और परिणामस्वरूप रेलवे का विलम्ब शुल्क देना पड़े।

(ii) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 3.8.2 के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रशुल्क की वसूली द्वारा प्राप्त की जा सकती है। यदि उच्च क्षमता पर सुविचार किया जाता है तो सुविधा विकासक एआरआर की वसूली करने में सक्षम नहीं हो पायेगा।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, का खंड 3.2 प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों से दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर पड़ने वाले प्रभाव को देखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर कि मानदंडों में आवश्यक समायोजन पर भी सुविचार करने की अनुमति देता है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यदि क्षमता का निर्धारण 70% प्रतिमान पर किया जाता है तब यह 8,31,688 टन निकलती है तो प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 43.42 प्रति टन के प्रति घट कर 20.80 रु. प्रति टन हो जायेगा।

तथापि, वीपीटी द्वारा दिये गये औचित्य को देखते हुए इष्टतम क्षमता वीपीटी द्वारा यथानिर्धारित 5,70,766 टन प्रति वर्ष अर्थात् 175 रेक x 59 वेगन प्रति रेक x 55.28 टन प्रति रेक पर सुविचार किया जाता है। यह सुनिश्चित करने के लिये कि पत्तन द्वारा निर्धारित इष्टतम क्षमता का सफल बोलीकर्ता को अनुचित लाभ न प्राप्त हो, यह प्राधिकरण इस संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन करता है परंतु यदि प्रचालक द्वारा प्रहस्तित रेकों की वास्तविक संख्या परियोजना अवधि के दौरान लगातार दो वर्षों में 175 से अधिक हो जाती है, तो यह आदेश समीक्षाधीन होगा। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, वीपीटी ने अपने डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के लिए एक अन्य प्रस्ताव में, अपने बोर्ड के अनुमोदन के आधार पर अतिरिक्त दस कार्गो के प्रशुल्क परियोजना की समाप्ति की निर्धारित तारीख से 2 वर्ष के लिए या परियोजना सुविधाओं और सेवाओं प्रहस्तित कार्गो की औसत वार्षिक प्रमात्रा लगातार 2 (दो) वर्षों में परियोजना क्षमता का 75% का स्तर प्राप्त कर लें, जो भी पहले हो, का प्रस्ताव किया था। उसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार कर लिया गया था। उक्त मामले में इस प्राधिकरण के निर्णय से वर्तमान मामले में भी अब अनुमोदित प्रशुल्क भी परियोजना अवधि में लगातार 2 वर्षों तक प्रचालक द्वारा प्रहस्तित रेकों की संख्या 175 रेक से अधिक हो जाने पर समीक्षाधीन होगा। वीपीटी को एक लाइसेंस प्रदाता पत्तन होने के नाते, यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि प्रचालक अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए तत्कालन इस प्राधिकरण को संपर्क करेगा। प्रशुल्क की समीक्षा 175 रेक से अधिक इष्टतम क्षमता तक ही की जायेगी। अनुमोदित एआरआर इस आदेश में सुविचारित स्तर पर हो रहेगा जो संविदा आकलन 4.40 रु./टन तक स्टाफ की लागत की समीक्षा के अधीन है जो इष्टतम क्षमता से संबद्ध है। वीपीटी को सलाह दी जाती है कि उक्त स्थिति को संदर्भ प्रशुल्क की मध्यावधि समीक्षा की स्थिति बोली के समय बोली दस्तावेजों में और साथ ही साथ सफल बोलीकर्ता के साथ रियायत करार में भी स्पष्ट रूप से लिख दी जाए। अधिक अनुपालन के लिए दरमानों में भी इस प्रभाव की एक टिप्पणी दी जाती है। वीपीटी, लाइसेंस प्रदाता होने के नाते, को सलाह दी जाती है कि वीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित रेकों की संख्या की निगरानी रखे और सुनिश्चित करे कि प्रचालक द्वारा परियोजना अवधि के दौरान लगातार दो वर्षों के लिए वास्तविक प्रहस्तित रेक 175 से अधिक हो जाने पर वीओटी प्रचालक प्रशुल्क का समीक्षा प्रस्ताव दायर करे। इस प्रकार, वर्तमान प्रक्रिया में, वीपीटी द्वारा यथा निर्धारित इष्टतम क्षमता 5,70,766 टन प्रति वर्ष सुविचारित दी जाती है।

(vi) **पूँजीगत लागत:**

कुल पूँजीगत लागत 535.07 लाख रु. आकलित की गई है जिसमें 141.13 लाख रु. वर्तमान अवसंरचना यानी टर्मिनल क्षेत्र में रेलवे लाइन की लागत पाइपलाइन ढांचा पानी की टंकी चार दीवारी और गुमटी की अपफ्रंट लागत शामिल है जिन्हें प्रचालक को सौंप दिया जायेगा और नई रेलवे लाइन और गुमटी, पोर्टा केबिन, आईटी नेटवर्क की अन्य हार्डवेयर से जोड़ने के 375.18 लाख रु. तथा 375.18 लाख रु. पर 5% पर विविध लागत के 18.76 लाख रु. भी शामिल है जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

(क). **वर्तमान अवसंरचना के लिए अपफ्रंट शुल्क:**

वीपीटी के प्रस्ताव में सफल बोलीकर्ता एक कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में संवर्धन के साथ वर्तमान तरल रेलवे साइडिंग सुविधा के प्रयोग की संकल्पना की गई है। वीपीटी ने वर्तमान अवसंरचना नामतः रेलवे लाइनों, पाइपलाइन ढांचे और पाइपलाइन पानी की टंकी और चार दीवारी तथा गुमटी की लागत के अपफ्रंट शुल्क सहित कुल पूँजीगत लागत 141.13 लाख रु. की लागत की सफल बोलीकर्ता द्वारा प्रयोग किये जाने की अपफ्रंट लागत का आकलन किया है। यह राशि वीपीटी को सफल बोलीकर्ता द्वारा अपफ्रंट दी जायेगी।

इस संबंध में, वीपीटी ने मैसर्स नोवारा कंसलटैंसी सर्विस, कोलकाता को वर्तमान अवसंरचना के मूल्यांकन के लिए नियुक्त किया। मूल्यांकक ने, प्रत्येक वर्तमान अवसंरचना की वर्तमान स्थिति पर सुविचार किया है और वर्तमान आकलित मूल्य के प्रतिशत के रूप में अरक्षित मूल्य का निर्धारण किया है। मूल्यांकक ने निर्माण की किस्म, अनुरक्षण का तरीका और मूल्यहास जैसे कारकों पर भी सुविचार किया है। 2016 का लागत सूचकांकन लागू किया और वर्तमान आकलित मूल्य के रेल पथ के मामले में 15% पाइपलाइन ढांचे के मामले में 35%, पानी की टंकी 40% और चार दीवारी के लिए 25% के अरक्षित मूल्य पर पहुंचा। किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने इस मद पर आपत्ति नहीं की। उक्त मदों के लिए सकल आकलित अपफ्रंट प्रशुल्क मूल्यांकन रिपोर्ट पर विश्वास करते हुए 141.13 लाख रु. पर सुविचार किया गया है।

(ख). **संवर्धन के लिए पूंजीगत लागत :**

- (i) नई रेल लाइन, गुमटी, वर्तमान लाइन का सुदृढीकरण और इंजन निकासी के लिए नई लाइन के विकास के लिए वीपीटी द्वारा आकलित पूंजीगत लागत 367.33 लाख रु. जिसमें 59.22 लाख रु. की श्रम लागत, 156.38 लाख रु. की सामग्री लागत और सिविल लागत 95.70 लाख रु. तथा 56.30 लाख रु. जीएसटी के शामिल हैं। वीपीटी ने उक्त लागत वीपीटी मानक दरसूची वर्ष 2018 के अनुसार आकलित की है और पुष्टि की है कि यह वर्तमान बाजार स्थिति को दर्शाती है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से महापत्तन न्यासों द्वारा आकलित पूंजीगत लागत पर सुविचार की अपेक्षा रखता है। अपफ्रंट प्रशुल्क निशानिर्देशों में निर्धारित किन्हीं मानकों के अभाव में, कुल पूंजीगत लागत वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, पर विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

जब सफल बोलीकर्ता पूंजीगत सामान क्रय करेगा वह लागू दर पर जीएसटी को निवेश कर क्रेडिट के रूप में दावा कर सकता है। अभी इस समय यह नहीं पता कि क्या प्रचालक प्रदत्त जीएसटी के दावे का विकल्प करेगा या वह जीएसटी की राशि को पूंजी में परिणत करेगा। दी गई इस अनिश्चितता की स्थिति में, 56.30 लाख रु. के आकलित जीएसटी घटक को वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, पूंजीगत लागत के रूप में सुविचार में लिया जाता है। यदि सफल बोलीकर्ता प्रदत्त जीएसटी का क्रेडिट के रूप में दावा करता है, तो अब अनुमोदित प्रशुल्क समीक्षाधीन होगा और प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करने का दायित्व सफल बोलीकर्ता का होगा क्योंकि वही उसके द्वारा दिये गए विकल्प से संबंधित है।

- (ii) वीपीटी ने भारतीय रेल के फ्रेट प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के प्रचालन के लिए नए पोर्टा केबिन की आपूर्ति की लागत का आकलन 3.50 लाख रु. किया है। पत्तन ने उसके द्वारा आकलित पूंजीगत लागत के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं, वीपीटी द्वारा यथा आकलित पर सुविचार किया जाता है।

(ग). वीपीटी द्वारा आकलित विविध लागत 375.18 लाख रु. के 5% पर 18.76 लाख रु. की है।

(घ). 535.08 लाख रु. की पूंजीगत लागत, वीपीटी द्वारा यथा आकलित, को विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

(vii). **प्रचालन लागत:**(क). **पट्टा किराया:**

- (i) प्रस्तावित परियोजना के लिए आबंटित की जाने वाली 16,145 वर्ग मीटर भूमि के पट्टे किराये का आकलन किया गया है।
- (ii) वीपीटी ने इस परियोजना के अंतर्गत पीपीपी प्रचालक को आबंटित की जाने वाली 16,145 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र के पट्टा किरायों का आकलन किया है। वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जोन 1क औद्योगिक श्रेणी के क्रोड प्रचालन क्षेत्र के लिए 3 अक्टूबर, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/38/2018-वीपीटी द्वारा अनुमोदित 1 अप्रैल, 2018 से लागू 254/-रु. प्रति वर्ग गज/वर्ष के आधार पट्टा किराये पर सुविचार किया है। तब पत्तन ने इसे 1.1959 (254 x 1.1959) का परिवर्तन कारक लागू कर वर्ग मीटर में परिवर्तित किया जो 303.78 रु. प्रति वर्ग हुआ। 303.78 रु./वर्ग मीटर/ वर्ष औद्योगिक श्रेणी के लिए का इस प्राधिकरण द्वारा 3 अक्टूबर, 2018 के आदेश द्वारा हाल ही में अनुमोदित जोन 1क के लिए पट्टा किराया लेते हुए वीपीटी 15 वर्ष की अवधि 303.78 रु./वर्ग मीटर/ वर्ष की प्रचलित दर पर 2% वार्षिक वृद्धि के साथ 56.58 लाख रु. के आकलित पट्टा किराये पर पहुंचा।
- (iii) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 3.5.4 अनुबद्ध करता है कि पत्तन भूमि, भवन और पत्तन आस्तियों का लाइसेंस शुल्क अर्थात् पट्टा किराया संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर आकलित किया जायेगा।

वीपीटी द्वारा अपनायी गई कार्यप्रणाली अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 के अनुरूप नहीं है। इसलिए पट्टा किराये को वीपीटी की किराया अनुसूची में निर्धारित दरों के आधार पर

16145 वर्ग मीटर भूमि के लिए 303.78 रु. प्रति वर्ग मीटर/वर्ष आशोधित किया जाता है। यह स्वयं वीपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों के अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।

इस प्रकार आशोधित पट्टा किराया वीपीटी द्वारा आकलित 56.58 लाख रु. के प्रति 49.05 लाख रु. निकलता है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क को डब्ल्यूपीआई में विचलन के 60% पर वार्षिक वृद्धि की अनुमति है।

(ख). **अन्य लागतें:**

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश तरल टर्मिनल के लिए सकल ब्लॉक के 1% पर अन्य व्यय के आकलन के मानक निर्धारित करते हैं। अन्य व्ययों में प्रचालन स्टाफ का वेतन और मज़दूरी तथा सामान्य ऊपरी व्यय, कंप्यूटर का रखरखाव, कार्यालय उपस्कर व अन्य विविध लागत शामिल होते हैं। पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुपालन करते हुए अन्य लागत का आकलन किया है। उस पर सुविचार किया जाता है।

(ग). **मानव शक्ति/स्टॉफ प्रभार (पोर्ट रेल/संविदा कार्य):**

वीपीटी के मूल प्रस्ताव में मानवशक्ति/स्टॉफ प्रभार की लागत शामिल नहीं थी। इस मामले के संसाधन के दौरान, मैसर्स आईएमसी लिमिटेड ने बताया कि वीपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क निकालने में मानवशक्ति और स्टाफ प्रभारों का आकलन में सुविचार नहीं किया है। पत्तन ने इस मामले का परीक्षण करना स्वीकार किया। तदनुसार, आईएमसी लिमिटेड द्वारा उठाये गए बिंदु का परीक्षण करने पर, वीपीटी ने संशोधित लागत परिकलन प्रस्तुत किया जिसमें पोर्ट रेल के लिए स्टाफ प्रभार के 20.46 लाख रु. के साथ-साथ संविदा कार्य के लिए 25.11 लाख रु. की लागत का आकलन किया।

वीपीटी ने स्पष्ट किया कि प्रस्तावित सुविधा को भारतीय रेल द्वारा एक भिन्न स्टेशन कोड के साथ निजी साइडिंग के रूप में अधिसूचित किया है रेलवे के वाणिज्यिक लेन देन करने के प्रयोजन से साइडिंग पर समर्पित पत्तन रेल स्टाफ की अपेक्षा है। पत्तन रेल वाणिज्यिक और प्रचालन लेन देन भारतीय रेल (आईआर) और वीपीटी के बीच हुए समझौता-ज्ञापन से अधिशासित होते हैं। सामान्यतः आईआर विभिन्न पत्तनों आदि पर वाणिज्यिक लेन-देन करता है। फिर भी, वीपीटी पर, आई आर ने वीपीटी के स्टाफ को ही प्राधिकृत कर रखा है, जिसे आईआर ने रेल वाणिज्यिक लेन-देन करने के संबंध में अपने जोनल प्रशिक्षण स्कूल में प्रशिक्षण दिया है। इसलिए, वीपीटी ने 1 कनिष्ठ सहायक और 1 हमाल (1 कुशल और 1 अकुशल कामगार) की तैनाती रेलवे वाणिज्यिक लेन-देन/वीपीटी की ओर से टर्मिनल का प्रचालन करने के लिए तैनात किया है और उनके वर्तमान वेतनमान में 20.46 लाख रु. के वेतन और मज़दूरी लागत का आकलन किया है। वीपीटी बोली दस्तावेज़ के साथ-साथ रियायत करार मे वीओटी प्रचालक द्वारा पत्तन रेल स्टाफ की तैनाती तथा वीपीटी को उनके वेतन और मज़दूरी की प्रतिपूर्ति करने के बारे में स्पष्ट उल्लेख करे।

वीपीटी ने सुविधा पर अन्य प्रचालनों के लिए श्रमिक लगाये जाने के प्रभारों के लिए भी स्टाफ प्रभारों का आकलन सुविधा पर पहले के संविदा के आधार पर 4.40 प्रति टन की दर से किया है। चूंकि एक कनिष्ठ सहायक और एक हमाल को वीपीटी द्वारा रेल वाणिज्यिक लेन देनों के लिए स्टाफ प्रभारों की लागत तथा अन्य प्रचालनों के लिए 4.40 रु. / टन के स्टाफ प्रभार प्रचलित संविदा दर पर आधारित हैं, इन्हें विश्लेषण में विचार के लिए लिया जाता है।

(घ). **मरम्मत और अनुरक्षण:**

वीपीटी ने वर्तमान रेल लाइनों, पी-वे सामग्री तथा वर्तमान रेल लाइनों के सुदृढीकरण को पूंजीगत लागत के 4.5% पर, यांत्रिक उपकरणों (पाइपलाइन गंघरी, और पाइपलाइन तथा विस्तार और तरल मंत्री का प्रबलीकरण) पर 2%, सिविल आस्तियों (चारदीवारी, गुमटी, मिट्टी का खुदाई कार्य और अन्य सिविल वर्क) पर 1% तथा आईटी हार्डवेयर पर 10% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 तरल बल्क टर्मिनल के लिए सिविल कार्गो के 1% तथा यांत्रिक तथा विद्युत उपस्करों पर 2% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन का प्रतिमान निर्धारित करते हैं।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलन के लिए सिविल कार्य और यांत्रिक तथा विद्युत उपस्कर के मोटे शीर्ष के अंतर्गत आकलन का मानक बताते हैं न कि मद-वार।

जहां तक वर्तमान रेल लाइन, पी-वे सामग्री और वर्तमान रेल लाइनों के सुदृढीकरण के संबंध में 4.5% पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलनों का संबंध में है, वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने इसे वीपीटी और ईस्ट कोस्ट रेलवे के बीच हुए करार के अनुसार सुविचार में लिया है। वीपीटी ने कथित करार के उद्धरण की प्रति भी प्रस्तुत की है। ऐसा है तो, उस आधार पर विश्वास करके सुविधार में लिया जाता है।

जैसा पहले बताया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, का खंड 3.2 प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों से दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर पड़ने वाले प्रभाव को देखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर कि मानदंडों में आवश्यक समायोजन पर भी सुविचार करने की अनुमति देता है।

पत्तन द्वारा अपनाया गया सिविल कार्य पर 1% और यांत्रिक उपस्कर पर 2% का प्रतिमान तरल बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुरूप है और इसलिए सुविचारित है।

आईटी हार्डवेयर/प्रणाली की मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलन के लिए तरल बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 में अलग से कोई प्रतिमान उपलब्ध नहीं है। वीपीटी ने आईटी हार्डवेयर/उपस्कर पर 10% मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन के लिए इस मद के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित 10% के स्थान पर 2% पर सुविचार करके आशोधित किया जाता है।

आशोधित मरम्मत और अनुरक्षण लागत वीपीटी द्वारा आकलित 18.52 लाख रु. के प्रति 18.18 लाख रु. है।

(ड). **विद्युत प्रभार:**

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 तरल टर्मिनल के लिए 2.4 लाख यूनिट प्रति वर्ष प्रति हैकटेयर की विद्युत लागत का मानक निर्धारित करते हैं। उक्त मानक सामान्य प्रदीपन के लिए है क्योंकि तरल बल्क की मूवमेंट पाइपलाइनों से होती है। वर्तमान प्रस्ताव में, वीपीटी ने पाइपलाइन कनेक्टिविटी और प्रयोक्ताओं द्वारा कार्गो की पम्पिंग के लिए रेल साइडिंग पर तरल गंत्री प्रदान करके बल्क तरल कार्गो लदान की संकल्पना की है।

पत्तन ने बिजली की खपत की विस्तार से गणना प्रस्तुत की है जो रात्रि में सामान्य प्रदीपन के लिए है। पत्तन ने 250 वॉट एचपीएसवी लैम्प 12 नग के रात्रि में प्रयोग के लिए सुविचार में लिया है। बिजली की लागत 250/- रु. प्रति दिन आकलित की है। $[32.47 \text{ केवीएएच} \times 7.72 \text{ केवीएएच} = 250 \text{ रु. प्रति दिन}]$.

वीपीटी द्वारा सुविचारित प्रति यूनिट लागत 7.72 रु. है जिसका समर्थन बिजली के बिलों से किया गया है।

तदनुसार, 365 दिन के लिए बिजली की लागत 91,250 रु. आकलित की गई है।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि आंध्र प्रदेश इलैक्ट्रिसिटी ईस्ट्रन पावर डिस्ट्रीब्यूशन कंपनी लिमिटेड (एपीईपीडीसीएल) के बिलों के अनुसार यूनिट दर 7.66 रु. विद्युत प्रभार के लिए और 0.06 रु. प्रति यूनिट बिजली शुल्क जोड़ा जाता है जो कुल मिलाकर 7.72 रु. प्रति यूनिट बनता है। बिलों में दिया गया मांग प्रभार 50 केवी और ऊपर की एचटी उपयोग क्षमता वालो के लिए है। विषयक प्रस्ताव में बिजली की खपत केवल रोशनी और प्रदीपन के लिए है जिसे एचटी के रूप में नहीं लिया जाता। इस प्रकार 7.72 प्रति यूनिट की प्रति यूनिट बिजली दर बिजली बिल के रूप में दस्तावेज़ी साक्ष्यों से समर्थित है।

वीपीटी द्वारा संकल्पित प्रस्तावित सुविधा के लिए बिजली खपत के किन्ही प्रतिमान के अभाव में, वीपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण प्रस्तुत साक्ष्य के आधार पर और इस बात को मान्य करते हुए कि इस मद के आकलन पर किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ता ने कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है, विद्युत लागत के आकलनों पर वीपीटी द्वारा आकलित स्तर पर सुविचार किया जाता है।

- (च). बीमा लागत और अन्य व्यय सकल स्थायी आस्तियों के 1% पर आकलित किये गए हैं, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप हैं।

(छ). **मूल्यहास:**

वीपीटी ने रेलवे आस्तियों के लिए 15 वर्ष, सिविल और यांत्रिक अस्तियों के लिए 30 वर्ष, एफओआईए प्रचालन के लिए पोर्ट केबिन 10 वर्ष तथा आईटी हार्डवेयर के 6 वर्ष के लिए मूल्यहास का आकलन किया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा आकलित मूल्यहास कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित जीवन मानदंडों के अनुरूप है। पत्तन ने सुविचारित मूल्यहास दर के समर्थन में कंपनी अधिनियम 2013 के तत्संबंधी उद्धरण भी प्रस्तुत किये हैं। पत्तन ने मूल्यहास की विस्तृत गणना भी प्रस्तुत की है।

मूल्यहास का आकलन अप्रकृत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप पाये गए है जो कंपनी अधिनियम, 1956 के आधार पर मूल्यहास के आकलन निर्धारित करते हैं। कंपनी अधिनियम 1956 को कंपनी अधिनियम 2013 से प्रतिस्थापित कर दिया गया है। वीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति अन्य अप्रकृत प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।

वीपीटी द्वारा आकलित 29.92 लाख रु. की मूल्यहास लागत को सुविचार में लिया जाता है।

(ज). परियोजना की कुल प्रचालन लागत वीपीटी द्वारा आकलित 162.22 लाख रु. के स्थान पर 154.33 लाख रु. है।

(ii). उक्त विश्लेषण के अधीन, वीपीटी द्वारा प्रस्तुत संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लागत विवरण को आशोधित किया गया है। आशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 पर संलग्न है।

(viii) (क). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) पत्तन द्वारा आकलित 247.83 लाख रु. के वार्षिक राजस्व अपेक्षा के प्रति 239.94 लाख रु. निकलती है जो प्रचालन लागत (154.33 लाख रु.) और 16% पूंजीगत लागत पर प्रतिफल (85.61 लाख रु.) को मिला कर है।

(ख). वीपीटी ने बताया है कि कार्य की व्यक्ति रेल साइडिंग में बल्क तरल के लदान तक ही सीमित है। पत्तन ने केवल एक प्रशुल्क मद यानी लदान प्रभार के द्वारा सुविधा की इष्टतम क्षमता से निर्धारित पूरे एआरआर की वसूली की संकल्पना की है।

तदनुसार, 239.94 लाख रु. के आशोधित एआरआर और 5,70,766 टन की इष्टतम क्षमता को विचार में लेने पर वीपीटी द्वारा आकलित 43.42 रु. प्रति टन की दर के प्रति 42.04 रु. प्रति टन की दर निकलनी है।

(ix) वीपीटी को अनुसूची 2 के अंतर्गत आने वाली सेवाओं की सूची यानी रेल साइडिंग पर बल्क तरल लदान के लिए प्रभार को एक टिप्पणी के माध्यम से अंतर्विष्ट करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि टर्मिनल में प्रस्तावित सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन को प्रयोक्ता की पाइपलाइन को प्रयोक्ता की पाइपलाइन से जोड़ने देना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री की लदान संयोजन प्रदान करना (ग) टर्मिनल की पाइपलाइन से प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन हटाना, शामिल है वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित टिप्पणी को दरमानों में अंतर्विष्ट किया जाता है।

(x) पत्तन ने 'कार्गो लदान' और 'रेक' की परिभाषाओं प्रस्तावित की है। चूंकि 'कार्गो लदान' और 'रेक' की परिभाषाएं प्रस्तावित परियोजना से संबंधित हैं उन्हें वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित निर्धारित किया जाता है।

निबंधन 'प्रशुल्क' का प्रस्ताव यह परिभाषित करने के लिए किया गया है कि दरमानों में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क पाइपलाइन प्रदान करने तथा तरल मंत्री और लदान सुविधा के लिए ही है। इसमें साइडिंग और वहन प्रभार शामिल नहीं है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा स्पष्टी कारणीय है उसे, वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित निर्धारित किया जाता है।

(xi) वीपीटी ने रेल साइडिंग सुविधा में प्रहस्त किये जाने वाले 'बल्क तरल' को परिभाषित नहीं किया है। वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इसकी परिभाषा देने पर सुविचार करे ताकि दरमान में दिअर्थकता से बचा जा सके। वीपीटी ने स्पष्ट किया कि सुविधा द्वारा, पीओएल के अतिरिक्त, तरल कार्गो, जैसे कास्टिक सोडा और अन्य रसायन, प्रहस्तित किये जाने का प्रस्ताव है। तथापि वीपीटी ने दरमानों में 'बल्क तरल' की परिभाषा को हमारे अनुरोध के बावजूद शामिल करने का प्रस्ताव नहीं किया है।

(xii) वीपीटी को दरमानों में अप्रकृत/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के अनुरूप सामान्य परिभाषा को जोड़ने का अनुरोध किया गया था कि वीओटी प्रचालन को आरोग्य उपयुक्त स्तर से इतर विलंब के लिए प्रयोक्ता को प्रभार का भुगतान करना

अपेक्षित नहीं होगा। पत्तन ने उक्त शर्त को अंतर्विष्ट नहीं किया है। पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी को अंतर्विष्ट किया है कि टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से निष्पादन मानक में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर प्रचालक द्वारा कार्गो का लदान करने में असफल रहने की स्थिति में प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए किसी विलंब शुल्क की अदायगी की क्षतिपूर्ति टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जायेगी। यह टिप्पणी, वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित अंतर्विष्ट की जाती है। इसके अतिरिक्त, एक सामान्य टिप्पणी जैसा ऊपर बताया गया है अन्य अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क मामलों में दरमानों में निर्धारित किये जाने के अनुरूप निर्धारित की जाती है।

- (xiii) वीपीटी ने थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) पर आधारित वार्षिक सूचकांकन को शामिल करने वाली एक टिप्पणी का प्रस्ताव भी किया है। चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन में पूंजीगत लागत का आकलन और प्रचालन लागत की यूनिट दर का आकलन वर्ष 2018 के अनुसार किया गया है, वीपीटी का प्रस्ताव को जनवरी, 2018 को आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने का है ताकि वार्षिक रूप से स्वतः समंजन होता रहे को उपयुक्त पाया गया है और इसलिए दरमानों में, वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, अंतर्विष्ट किया जाता है।

- (xiv) (क). संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण को संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक अधिसूचित करने होते हैं। वीपीटी ने वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रैक को बाहर ले जाने तक के समय के लिये 18 घंटे के निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। मूल प्रस्ताव में वीपीटी ने लगने वाले समय में 24 घंटे का प्रस्ताव किया था।

यद्यपि, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों की जांच करने की अपेक्षा नहीं रखते, फिर भी यह मान लेना भी अनुपयुक्त नहीं है कि पत्तन द्वारा उपयुक्त और प्रासियोग्य निष्पादन मानक निर्धारित किये गए होंगे। क्षमता निर्धारण के लिए पत्तन ने एक रैक प्रति दिन प्रहस्तन पर सुविचार किया है। इसके आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक निर्धारित किये जाते हैं।

- (ख) वीपीटी द्वारा निष्पादन मानकों के सम्बंध में सामान्य शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। इन शर्तों को अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में किये गये निर्धारणों के अनुरूप निर्धारित किया जाता है।

- (xv) यदि रिकार्ड में कोई स्पष्ट अशुद्धि पाई जाती है तो वीपीटी परियोजना की बोलीप्रक्रिया पूरी होने से पूर्व किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1. और 2.9.2. में यथाविनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालन आरंभ करने से पूर्व, निजी प्रचालक, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण युक्त दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करेगा।

9.2. उपरोक्त की अधीन, संदर्भ प्रशुल्क की शासी सोपाधिकताओं सहित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को आशोधित किया गया है।

9.3. आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है और पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न है।

10.1. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर यह प्राधिकरण वीपीटी में मौजूदा फिशिंग हार्बर शुल्क डॉक पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

10.2. यदि प्रचालक द्वारा प्रहस्तित रैकों की वास्तविक संख्या परियोजना अवधि के दौरान लगातार दो वर्षों में 175 से अधिक हो जाती है, तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क समीक्षाधीन होगा। वीपीटी एक लाइसेंस प्रदाता पत्तन होने के नाते, को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि प्रचालक अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए तत्कालन इस प्राधिकरण को संपर्क करेगा। प्रशुल्क की समीक्षा 175 रैक से अधिक इष्टतम क्षमता तक ही की जायेगी। अनुमोदित एआरआर इस आदेश में सुविचारित स्तर पर हो रहेगा जो संविदा आकलन 4.40 रु./टन तक स्टाफ की लागत की समीक्षा के अधीन है। वीपीटी इस स्थिति को संदर्भ प्रशुल्क की मध्यावधि समीक्षा की स्थिति बोली के समय बोली दस्तावेजों में और साथ ही साथ सफल बोलीकर्ता के साथ रियायत करार में भी स्पष्ट रूप से लिखा दी जाए।

10.3. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुलक दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुलक और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार वीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुलक और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

10.4. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुलक उस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुलक तक सीमित रहेगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुलक दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुलक स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, प्रचालक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक") के साथ प्रशुलक का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से पूर्व कम से कम 90 दिनों पर संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुलक के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुलक 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुलक की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

10.5. परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसाकि रियायत करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

10.6. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुलक दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर वीपीटी के विचारों की अपेक्षा करेगा।

10.7. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुलक का पात्र होगा।

10.8. वीपीटी के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करार में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से लागू होगा।

10.9. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुलक और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुलक का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुलक दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होगा।

10.10. प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्रचालक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुलक प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुलक के लिए 01 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुलक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुलक आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

10.11. 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के प्रचालक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और वीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीपीटी तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.12. 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

10.13. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

10.14. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील ऑकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में प्रचालक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

10.15. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों के और सोपाधिकताओं के विवरण संबंधी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या का कोई प्रश्न उठता है तो मामले को इस प्राधिकरण को भेजा जाये और इस बारे में प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बंधनकारी होगा।

10.16. परियोजना के निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से लिखा जाये। लाइसेंसधारक से बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में लिखित निष्पादन मानकों को प्राप्त करने की प्रत्याशा की जाती है।

10.17. लाइसेंसधारक के वास्तविक निष्पादन की इस प्राधिकरण द्वारा निगरानी की जायेगी। यदि सेवा की गुणता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष वीपीटी को भेजेगा कि प्रचालन के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो वीपीटी संगत लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई आरंभ करेगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/429/18]

अनुलग्नक-I

15 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर दी जाने वाली विशाखापट्टणम पत्तन न्यास की तरल रेल साइडिंग में बल्क तरल रेल लदान सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारण का परिकलन

(रुमें)

क्र. सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा आकलन	प्राधिकरण द्वारा यथासुविचारित
I	इष्टतम क्षमता		
(क)	प्रहस्तित रैकों की संख्या एक प्रतिदिन 70% इष्टतम पर प्रतिवर्ष 365 रैक	255	255
(ख)	वीपीटी द्वारा सुविचारित रैकों की संख्या	175	175
(ग)	प्रति रैक वैगन की संख्या	59	59
(घ)	प्रत्येक टैंक वैगन की क्षमता टन में	55.28	55.28
	इस प्रकार वर्ष में टर्मिनल की क्षमता [(ख x ग x घ)]	570766	570766
	सुविधा की इष्टतम क्षमता (टन प्रति वर्ष)	570766	570766
II	पूँजीगत लागत		
A.	अपफ्रंट लागत		
(i).	रेल लाइनों की लागत (टर्मिनल क्षेत्र)	8179812	8179812
(ii).	पाइप लाइन ढांचा और पाइपलाइन	2949959	2949959
(iii).	पानी की टंकी	1380223	1380223

(iv)	चार दीवारी और ढांचा		1603157	1603157
(क)	कुल अपक्रंट लागत		14113151	14113151
ख	पूँजीगत लागत			
(i).	नई रेल लाइन और गुमटी एकेपी गेट से टर्मिनल गेट, वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण, इंजन निकास के लिए नई लाइन		36733439	36733439
(ii).	भारतीय रेल के एफओआईएस प्रचालन के लिए पोर्टा केबिन		350000	350000
(iii).	एफओआईएस के आईटी नेट वर्क को अन्य हार्डवेयर के साथ जोड़ना		435000	435000
(ख)	कुल पूँजीगत लागत (ख)		37518439	37518439
ग	विविध लागत @ 5% का (ग)	(C)	1875922	1875922
घ.	कुल पूँजीगत लागत [(क) + (ख) + (ग)]		53507512	53507512
III	प्रचालन और अनुरक्षण लागत			
(i)	पट्टा किराया		5657992	4904528
		[16145 वर्ग मीटर की सीमा तक पट्टा किराये का औसत , 15 वर्ष के लिए 2% वार्षिक वृद्धि पर सुविचार के बाद =84816049 रु./15 वर्ष]		[16145 वर्ग मीटर x 303.78 प्रति वर्ग मीटर]
(ii)	क. स्टाफ प्रभार (पोर्ट रेलवे) [1 कनिष्ठ सहायक और 1 हमाल की लागत]		2046270	2046270
	ख.) स्टाफ प्रभार (संविदा कार्य) [4.40 प्रति टन x 570766]		2511370	2511370
(iii)	अनुरक्षण और मरम्मत		1852433	1817633
		[वर्तमान रेल लाइन पीवे सामग्री वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण के @ 4.5% यांत्रिक उपस्करों पर 2% और सिविल आस्तियों पर 1% आईटी पर 10% सुविचारित]		[वर्तमान रेल लाइन पीवे सामग्री वर्तमान रेल लाइन का सुदृढीकरण के @ 4.5% यांत्रिक उपस्करों पर 2% और सिविल आस्तियों पर 1% आईटी पर 2% सुविचारित]
(iv)	12 लैम्पों के लिए 250/- रु. प्रति दिन की दर से विद्युत प्रभार [32.47 केवीएच x 7.72 केवीएच = 250 प्रति दिन] 250 प्रति दिन x 365 दिन = 91250 रु.]		91250	91250
(v)	सकल स्थायी आस्तियों का @ 1% बीमा [1% का 53507512]		535075	535075
(vi)	मूल्यहास		2992186	2992186
(vii)	अन्य व्यय सकल स्थायी आस्तियों का @1% [1% of 53507512]		535075	535075
	कुल प्रचालन लागत		16221651	15433387
IV	आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा व संदर्भ प्रशुल्क			

	(क) कुल प्रचालन लागत	1,62,21,651	1,54,33,387
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16% का 53507512 रुपए	85,61,202	85,61,202
	(ग) कुल राजस्व अपेक्षा	2,47,82,853	2,39,94,589
V.	रेल साइडिंग सुविधा पर बल्क तरल लदान के प्रति टन प्रभार		
	क). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा	2,47,82,853	2,39,94,589
	ख). सुविधा की इष्टतम क्षमता	5,70,766	5,70,766
	ग). रेल साइडिंग पर बल्क तरल लदान दर प्रति टन (क/ख)	43.42	42.04

अनुलग्नक - 2**विशाखापट्टणम पत्तन न्यास की तरल रेल साइडिंग में बल्क तरल रेल लदान सुविधा****की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****परिभाषाएं**

इन दरमानों में, संदर्भ में अन्यथा अपेक्षा न होने तक, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी

- कार्गो लदान** का अर्थ प्रयोक्ताओं द्वारा कार्गो पम्पिंग के लिये रेल साइडिंग में पाइपलाइन क्रेडिटविटी और तरल गंत्री प्रदान करना है। कार्गो लदान में भंडारण शामिल नहीं है। कार्गो के भंडारण के लिये प्रयोक्ता को अपनी स्वयं की व्यवस्था करनी होगी। कार्गो को प्रयोक्ता पाइपलाइनों में पम्प करना होगा।
- रेक** का अर्थ 55.28 टन क्षमता कि हुलाई वाले 59 टैंक वैगन युक्त रेल रेक से है
- प्रशुल्क**, इन दरमानों में विनिर्दिष्ट, का संदर्भ पाइपलाइन और तरल गंत्री द्वारा लदान सुविधा की सेवा प्रदान करने से है। इसमें साइडिंग और खींचने के प्रभार शामिल नहीं हैं।

2. रेलवे साइडिंग पर बल्क तरल लदान प्रभार:

रेलवे साइडिंग सुविधा पर बल्क तरल लदान प्रभार	42.04 रु. प्रति टन
--	--------------------

ऊपर निर्धारित प्रशुल्क समीक्षाधीन होगा यदि प्रचालक द्वारा प्रहस्तित रेकों की वास्तविक संख्या परियोजना अवधि के दौरान लगातार दो वर्षों में 175 से अधिक हो जाती है। प्रशुल्क की समीक्षा 175 रेक से अधिक इष्टतम क्षमता तक ही की जायेगी। जब प्रशुल्क की समीक्षा की जायेगी तो आकलित एआरआर अनुमोदित आदेश में सुविचारित स्तर पर हो रहेगा जो संविदा आधार पर स्टाफ की लागत तक ही समीक्षाधीन होगा, जिसे इष्टतम क्षमता से सम्बद्ध किया जाता है।

टिप्पणियां:

- निष्पादन मानक के मूल्यांकन के प्रयोजन से रेक प्रहस्तन के लिया गया समय "टर्मिनल पर रेक की अवस्थिति, वैगनों में कार्गो का लदान और रेक को बाहर भेजने के लिए तैयार करने का समय" होगा।
- "टन" का अर्थ 1,000 किलोग्राम की मात्रा, अथवा उसके एक भाग से है
- टर्मिनल में प्रस्तावित सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन को प्रयोक्ता की पाइलपाइन से जोड़ने देना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री की लदान संयोजन प्रदान करना (ग) टर्मिनल की पाइपलाइन से प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन हटाना, शामिल है।
- टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से निष्पादन मानक में विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर प्रचालक द्वारा कार्गो का लदान करने में असफल रहने की स्थिति में प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए किसी विलंब शुल्क की अदायगी की क्षतिपूर्ति टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जायेगी।

3. सामान्य टिप्पणियां:

- प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2018 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा समयोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।

- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में दिए गए अनुसार उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।
- तथापि लाइसेंसधारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ रियायत करार में इस प्रकार शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के सात दिनों के भीतर प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 के अनुसार कार्य-निष्पादन मानकों को पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंसधारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथानिहित कार्य-निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबंध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंसधारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक-III***विशाखापट्टणम पत्तन न्यास की तरल रेल साइडिंग में बल्क तरल रेल लदान सुविधा पर सेवाओं के निष्पादन मानक******निष्पादन मानक .***

कार्यकलाप	निष्पादन मानक
वैगनों को लदान बिंदुओं पर अवस्थित करने से लेकर लदान के पश्चात् तैयार रेल को बाहर ले जाने तक का समय किया जाना।	18 घंटे

सामान्य टिप्पणियां:

- (i) लाइसेंसधारक को उसके द्वारा प्रहस्तित सभी रेलों के लिए हर समय उक्त मानक सुनिश्चित करने होंगे। निष्पादन का परिकलन दरमानों में दी गई टिप्पणियों के अनुसार होना चाहिए।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th November, 2018

No. TAMP/38/2018-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of reference tariff for the bulk liquid railway loading facility at the Liquid Railway siding at VPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/38/2018-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R(Passed on this 15th day of November 2018)

This case relates to the proposal dated 10 May 2018 received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of reference tariff for bulk liquid railway loading facility under Reference Tariff Guidelines issued by the Ministry of Shipping (MOS).

2.1. The background for proposal filed by the VPT is as follows:

- (i) An extent of land of VPT measuring 9.61 acres for the purpose of railway Terminal and 0.49 acres for the purpose of pipeline trench in Zone 1A of VPT was leased to M/s. Coromandel International Limited (Erstwhile M/s. GFCL) during the year 1986 and the lease expired on 30.06.2016.
- (ii) VPT proposes to bid out of the above land to an extent of 3.9895 acres along with the existing infrastructure such as railway lines, pipeline gantry and pipelines, water tank and compound wall and Goomty for operation of the liquid loading facility for handling all liquid cargoes other than POL as a common user facility on PPP mode.

2.2. The main points of the reference tariff proposal are as follows:

- (i) The existing facility is proposed to be augmented by providing new railway line and Goomty, terminal gate to AKP Gate, strengthening of existing railway line, new railway line for engine escaping, extension of existing liquid gantry and reinforcement of existing liquid gantry etc., at an estimated cost of ₹375.18 lakhs.

Valuation of the existing infrastructure in the identified land area was carried out and the value is ₹141.13 lakhs which is to be incurred by the successful bidder as one time upfront fee.

- (ii) **Capital cost:**

Sl. No.	Description	Estimated cost (₹)
A.	Upfront cost:	
	(i). Cost of railway lines (terminal area)	81,79,812
	(ii). Pipeline gantry & pipelines	29,49,959
	(iii). Water tank	13,80,223
	(iv). Compound wall and Goomty	16,03,157
	Total upfront cost (A)	1,41,13,151
B.	New railway line and Goomty Terminal gate to AKP Gate Strengthening of existing railway line New railway line for engine escaping	3,75,18,000
C.	Total capital cost (A+B)	5,16,31,151

- (iii) Traffic during last three years and projections:

2015-16 :	141 rakes
2016-17 :	146 rakes
2017-18 :	162 rakes

Considering the growth in the number of rakes handled during 2015-2018, forecast of the number of rakes expected to utilise the facility @ 5-6% growth is estimated at 175 rakes per annum. To ensure the successful bidder realises the Annual Revenue Requirement (ARR), the proposed tariff is estimated based on 175 rakes per

annum. Accordingly, the expected/ anticipated cargo volume @ 59 wagons per rake and 55.28 tonnes per wagon works out to 5,70,766 tonnes per annum (175 rakes x 59 wagons x 55.28 tonnes).

(iv) **Lease rent:**

The total area proposed to be leased out is 3.9895 acres or 16,145 sq. mtrs. The lease rental to be paid by the successful bidder to VPT applicable for the year 2018-19 is ₹303.97 per square meter per year. An annual escalation of 2% over the previous year is considered over the period of project life of 15 years. Thus, the average value of lease rental works out to ₹56,57,992 per annum. The actual lease rent applicable will be as per the SOR notified by TAMP at the time of bidding.

(v) **Depreciation:**

The useful life of the facility as per Companies Act, for Railway sidings, locomotives, rolling stocks, tramways and railways used by concerns, excluding railway concerns (NESD) is 15 years. Thus, the depreciation works out to ₹34,42,077/- per annum.

(vi) **Operation and maintenance cost:**

Sl. No.	Description	Estimated cost (₹)
1.	Lease rent for Ac. 3.9895 cts or 16,145 sq. mtrs.	56,57,992
2.	Maintenance of railway track @ 4.5% of capital cost of total track length	16,47,000
3.	Electrical charges @ ₹250/- per day for 12 lamps	91,250
4.	Insurance @ 1% of gross fixed assets	5,16,312
5.	Depreciation	34,42,077
6.	Other expenses @ 1% on gross fixed assets	5,16,312
	Total	1,18,70,943

(vii) Return on capital employed @ 16% on ₹5,16,31,151 = ₹82,60,984.

(viii) Total Annual Revenue Requirement per annum (ARR) = O&M Cost + ROCE ₹ 1,18,70,943 + ₹ 82,60,984 = ₹ 2,01,31,927

(ix) Tariff for handling a rake at the terminal corresponds to the services rendered such as (i) haulage charges (ii) terminal charges and (iii) handling charges. The haulage and terminal charges are determined by the trunk railways and are payable by the user to the VPT.

(x) Handling charges proposed to be collected by the successful bidder works out as follows:

Annual revenue requirement / projected cargo volume

Thus, handling rate per tonne works out to:

₹ 2,01,31,927 / 5,70,766 = ₹ 35.27 per tonne

2.3. The VPT has furnished draft proposed Scale of Rates.

(i) The rates proposed by the VPT in its proposal are as follows:

Charges for bulk liquid loading at the railway siding:

Charges for bulk liquid loading at the railway siding facility	₹35.27 per tonne
--	------------------

(ii) **Performance Standards:**

Activity	Performance Standards
Time taken for haulage of rake from R&D Yard to the terminal, loading of rake at the terminal and haulage of rake from terminal to R&D Yard.	24 hours

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of VPT dated 10 May 2018 was forwarded vide our letter dated 04 June 2018 to the users / user organisations, potential users and prospective bidders as per the list furnished by VPT vide its email dated 31 May 2018 seeking their comments. We have not received any comments from the users/ user organizations till the case was taken up for finalization.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 28 June 2018 to furnish additional information/ clarifications on a few points by 4 July 2018. After reminders vide our letters dated 11 July 2018 and 24 August 2018, the VPT vide its letter dated 31 August 2018, email dated 12 October 2018 and email dated 15 October 2018 has furnished its reply on the additional information/ clarifications sought by us. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / clarifications sought by us	Reply furnished by VPT
1.	General:	
(i)	Furnish a copy of feasibility report for the proposed project as it is not accompanied with the proposal.	The liquid Railway Siding facility already exists that is developed by the existing lessee being used since 30 years. The proposal now is to bid out existing facility with augmentation as a common user facility. [The VPT has thus not furnished the Feasibility Report]
(ii)	Forward a copy of Board approval approving the subject proposal.	Copy of Board Resolution no.41/2018-19 dated 15 June 2018 is furnished. The Board has resolved to approve the proposal sent to TAMP for fixation of reference tariff for the bulk liquid railway loading facility at the liquid Railway siding at VPT.
(iii)	The Reference Tariff guidelines of 2013 require port to propose reference tariff based on the highest upfront tariff approved for comparable facility in its own port or any other Major Port Trusts. If this option is not feasible, the port can propose reference tariff following the principles of 2008 guidelines. The VPT to confirm that upfront tariff for similar facility is not available in the VPT or any other port and hence the port has filed the proposal following general principles of 2008 guidelines.	It is to state that upfront tariff for similar facility is not available in the VPT or any other port. Therefore, the proposal is now prepared following general principles of 2008 guidelines.
(iv)	The VPT has proposed reference tariff only for loading of bulk liquid at Railway siding. The port to confirm that no unloading of liquid bulk is envisaged at the proposed facility which is for long horizon of 15 years. If unloading facility is envisaged, the VPT may consider to propose the rate for unloading facility as well.	VPT was and is traditionally handling only import liquid bulk chemicals etc., (Other than POL) and therefore the facility is being proposed to be developed for handling railway tank wagons for evacuating import liquid bulk chemicals etc., (other than POL). Unloading facility is not envisaged for the present basing on the Master Plan study for VPT carried out by M/s. AECOM.
2.	Reference Tariff Computation by VPT:	
(i)	Optimal Capacity:	
	The port has assessed the anticipated cargo volume based on the number of rakes handled during the last three years and with forecasted growth of 5% to 6% and arrived at rake handling of 175 rakes per annum. The VPT has considered expected / anticipated cargo volume @ 59 wagons per rake and considering 55.28 tonnes per wagon assessed the anticipated cargo volume at 5,70,766 tonnes per annum (175 rakes x 59 wagons x 55.28 tonnes).	As per railway standards, a rake consists of 59 tank wagons. Each tank wagon is designed with a capacity of 55.28 tonnes.
	(a) As per Clause 3.3.2 of the upfront tariff Guidelines, the upfront tariff should be fixed for Optimal Capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. That being so, the VPT to assess the optimal capacity of the proposed bulk liquid Railway Loading facility to comply with the guideline position.	<p>A railway rake consists of 59 tank wagons. The existing railway siding has facility to load two half rakes simultaneously.</p> <p>Total time taken to handle a rake at the proposed facility is estimated to be 24 hours from receiving rake at exchange yard, placement at siding, loading and hauling back. Thus, 255 rakes may be dealt at the terminal with 70% of occupation.</p> <p>However, the traffic forecast does not indicate handling higher volumes. As such, the capacity is reckoned as 175 rakes due to the following reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> There is no scope to develop a lesser capacity facility that synchronise with the traffic forecast due to technical limitations which may also lead to inefficient operations and consequent demurrages from Railways. As per clause 3.8.2 of Tariff Guidelines 2008, the Annual Revenue Requirement is to be achieved through realisation of tariff. The facility developer will not be able to realize the ARR if higher capacity is considered.
	(b) Since there are no norms prescribed for the proposed facility, the VPT to furnish the basis of each of the parameters considered for arriving at the optimal capacity. The parameters adopted should be justified with actual parameters achieved at VPT for services rendered for similar operations.	<p>Capacity of the terminal is calculated as follows:</p> <p>Number of rakes that can be dealt in a year x Number of wagons per rake x Capacity of each tank wagon in tonnes</p> <p>Thus the capacity of the terminal works out to: 175 x 59 x 55.28 = 5,70,766 tonnes per annum</p> <p>As per railways standards, a rake consists of 59 tank wagons. Each tank wagon is designed with a capacity of 55.28 tonnes. Basis for considering a capacity of handling 175 rakes at the terminal per annum is explained above.</p>
	(c) The port to indicate the items of bulk liquid cargo proposed to be handled at the proposed facility. The port to confirm that productivity of loading bulk liquid cargo proposed to be handled would be the same, if different types of bulk liquid cargo are envisaged to be loaded onto Railway Wagon. If not, the productivity of	The facility is proposed to handle liquid cargoes other than POL mainly cargoes such as Caustic Soda and other chemicals. The productivity of loading the cargo would be the same.

	loading rate of different types bulk liquid may be considered for assessing the optimal capacity. Suitable modification may also be done in the proposed rate as well.																						
	(d) As per the norms prescribed in 2008 guidelines, upfront tariff is to be fixed for the optimal capacity. The general formula for assessing the optimal capacity is the handling rate x 365 days x 70% capacity utilization. The VPT may ensure that the calculation of optimal capacity (to be) furnished fits into the general formula prescribed in guidelines. In case of any deviation from the prescribed formula, the VPT to furnish adequate justification.	<p>The Reasons for deviation as under :</p> <ul style="list-style-type: none">There is no scope to develop a lesser capacity facility that synchronise with the traffic forecast due to technical limitations which may also lead to inefficient operations and consequent demurrages from Railways.As per clause 3.8.2 of Tariff Guidelines 2008, the Annual Revenue Requirement is to be achieved through realisation of tariff. The facility developer will not be able to realize the ARR if higher capacity is considered.																					
(ii)	<p><u>Capital Cost:</u></p> <p>The VPT has, in the subject proposal, estimated the total capital cost including upfront fee for cost of railway lines, pipeline gantry and pipelines, water tank and compound wall and goomty at ₹ 1,41,13,151/- and new railway line and goomty terminal gate to AKP Gate strengthening of existing railway line new railway line for engine at ₹ 3,75,18,000/-. In this regard, the VPT to furnish the following:</p>																						
	(a) A copy of the valuation report of existing infrastructure estimated at ₹ 141.13 lakhs as stated in the proposal.	<p>Copy of valuation report is furnished.</p> <p>The Valuer has considered the present condition of each of the existing infrastructure and assessed the reserve price as percentage of present estimated value. The valuer has considered the factors like type of construction, mode of maintenance, and depreciation. Applied cost indexed for 2016 and arrived at reserve price at 15% in case of railway track, pipeline gantry at 35%, water tank at 40% and compound wall at 25% of the present estimated value.</p> <p>The break-up of existing infrastructure tabulated below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Components of Capital cost</th><th>Estimate (In ₹)</th></tr><tr><td></td><td>Upfront Cost :</td><td></td></tr><tr><td>(i)</td><td>Cost of existing Railway Line</td><td>81,79,812</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>Pipeline Gantry and Pipelines</td><td>29,49,959</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>Water Tank</td><td>13,80,223</td></tr><tr><td>(iv)</td><td>Compound Wall and Goomty</td><td>16,03,157</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>1,41,13,151</td></tr></table>	Sl. No.	Components of Capital cost	Estimate (In ₹)		Upfront Cost :		(i)	Cost of existing Railway Line	81,79,812	(ii)	Pipeline Gantry and Pipelines	29,49,959	(iii)	Water Tank	13,80,223	(iv)	Compound Wall and Goomty	16,03,157		Total	1,41,13,151
Sl. No.	Components of Capital cost	Estimate (In ₹)																					
	Upfront Cost :																						
(i)	Cost of existing Railway Line	81,79,812																					
(ii)	Pipeline Gantry and Pipelines	29,49,959																					
(iii)	Water Tank	13,80,223																					
(iv)	Compound Wall and Goomty	16,03,157																					
	Total	1,41,13,151																					
	(b) Furnish a copy of the budgetary quotations/ market rates/ Rate Analysis in support of the estimates of capital cost of ₹ 375.18 lakhs.	Documents in support of estimates of capital cost are enclosed as Annex-3. Estimate has been prepared as per VPT Standard.																					
	(c) Confirm that the capital cost estimated by the VPT reflects current market position.	The estimate has been prepared as per VPT Standard Schedule of Rates of the year 2018 which reflects present market position.																					
	(d) The VPT has not considered 5% of the capital cost towards miscellaneous capital cost as per the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines. The reasons, therefor, may be explained. The VPT to confirm that 5% miscellaneous capital cost is not applicable for this project.	<p>As per the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines, 5% of the Capital Cost towards miscellaneous expenditure is considered and the revised proposal is furnished.</p> <p>[The VPT has also modified capital cost of few items which is brought out in the subsequent paragraph.]</p>																					
(iii)	<p><u>Operating Costs for bulk liquid railway loading facility:</u></p>																						
	(a) (i) Lease rent for 16,145 Sq. Mt is stated to have been estimated by VPT at ₹ 303.97/- per Sq. Mt. per annum for 15 years. The VPT to give reference to the relevant unit rate of lease rent approved by the Authority.	The rates adopted for land lease is as per the rates sent to TAMP for approval for the quinquennium 2018-23 vide Letter No.Estate/SoR/18-23/TAMP/483 dated 16 April 2018. The VPT has stated that the land in the current proposal is in Zone-1A is ₹ 254 per Sq.yard or ₹ 303.78 per sq.mtr.																					
	(ii) The lease rent of 16,145 sq. mtrs x ₹ 303.97/ sq. mtrs works out to ₹ 49,07,596 per annum and not ₹56,57,992 per annum considered by VPT. The VPT may make necessary correction in the proposal in the light of the above observation.	Calculation of lease rent is corrected. (Though VPT has stated it has corrected, the port has not made necessary corrections removing arithmetical error).																					
	(iii) The validity of lease of VPT land approved by the Authority vide Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016 expired on 31 March 2018 and VPT has filed a proposal for revision of lease rent of VPT land which is in processing stage. The VPT may, if it finds appropriate consider to estimate lease rent at the proposed lease rent. While doing so, VPT to give details of the lease rent adopted for estimation along	<p>For calculation of lease rent the average of the lease rent for the extent of 16145 sq. mtrs. duly considering 2% annual escalation is considered as worked out below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Rate/Sq.Mtr. (Rupees)</th><th>Land Ext. Sq. Mtrs.</th><th>Annual Lease Rent (₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>303.78</td><td>16145</td><td>49,04,528</td></tr><tr><td>2</td><td>309.86</td><td>16145</td><td>50,02,619</td></tr><tr><td>3</td><td>316.05</td><td>16145</td><td>51,02,671</td></tr></table>	Year	Rate/Sq.Mtr. (Rupees)	Land Ext. Sq. Mtrs.	Annual Lease Rent (₹)	1	303.78	16145	49,04,528	2	309.86	16145	50,02,619	3	316.05	16145	51,02,671					
Year	Rate/Sq.Mtr. (Rupees)	Land Ext. Sq. Mtrs.	Annual Lease Rent (₹)																				
1	303.78	16145	49,04,528																				
2	309.86	16145	50,02,619																				
3	316.05	16145	51,02,671																				

with working.	4	322.37	16145	52,04,724																																																																																										
	5	328.82	16145	53,08,819																																																																																										
	6	335.40	16145	54,14,995																																																																																										
	7	342.11	16145	55,23,295																																																																																										
	8	348.95	16145	56,33,761																																																																																										
	9	355.93	16145	57,46,436																																																																																										
	10	363.05	16145	58,61,365																																																																																										
	11	370.31	16145	59,78,592																																																																																										
	12	377.71	16145	60,98,164																																																																																										
	13	385.27	16145	62,20,128																																																																																										
	14	392.97	16145	63,44,530																																																																																										
	15	400.83	16145	64,71,421																																																																																										
				8,48,16,049																																																																																										
				56,54,403																																																																																										
				Avg./Year																																																																																										
	[Lease rent considered by VPT in ARR estimation is ₹ 56,57,992. At prevailing rate of ₹ 3030.78 it works out to ₹ 49,04,528.]																																																																																													
(b) (i) Explain the basis for estimating maintenance cost of railway track @ 4.5% of the capital cost, as there are no norms prescribed exclusively for the proposed facility.	Repairs and Maintenance Cost for railway track is considered at 4.5% of capital cost as per the agreement between VPT and East Coast Railway. A copy of the extract is furnished.																																																																																													
(ii) The maintenance cost @ 4.5% on ₹ 375.18 lakhs pertaining to Capital Cost of New railway line and 400 mtr gate works out to ₹ 16,88,310/- and not ₹16,47,000/- estimated by VPT. The VPT may examine and make necessary correction in the estimate.	Estimate of cost towards Repairs and maintenance is revised duly segregating the capital cost. The working of R & M furnished by VPT is tabulated below: <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Components of Capital Cost</th><th>Estimate (In `)</th><th colspan="2">Repairs & Maintenance</th></tr><tr><th>A</th><th>Upfront Cost</th><th></th><th>Rate</th><th>Cost (C)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Cost of existing railway lines</td><td>81,79,812</td><td>4.50%</td><td>3,68,092</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Pipeline gantry and pipelines</td><td>29,49,959</td><td>2%</td><td>58,999</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Water tank</td><td>13,80,223</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Compound wall and goomty</td><td>1,4113,151</td><td>1%</td><td>16,032</td></tr><tr><td></td><td>Total (A)</td><td></td><td></td><td>4,43,122</td></tr><tr><td>B.</td><td>Infrastructure Development</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>P Way Material</td><td>1,84,52,577</td><td>4.50%</td><td>8,30,366</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Strengthening existing rail lines</td><td>69,87,542</td><td>4.50%</td><td>3,14,439</td></tr><tr><td></td><td>Dismantling water tank</td><td>2,97,555</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>Extension and reinforcement of liquid gantry</td><td>42,67,618</td><td>2%</td><td>85,352</td></tr><tr><td></td><td>Earth work excavation, fabrication and other civil works</td><td>67,28,148</td><td>1%</td><td>67,281</td></tr><tr><td></td><td>Port cabin for FOIS operation</td><td>3,50,000</td><td>1%</td><td>3,500</td></tr><tr><td></td><td>IT Hardware</td><td>4,35,000</td><td>10%</td><td>43,500</td></tr><tr><td></td><td>Total (B)</td><td>3,75,18,439</td><td></td><td>13,44,439</td></tr><tr><td>C.</td><td>Miscellaneous Cost @ 5% on (B)</td><td>18,75,922</td><td></td><td>64,872 *</td></tr><tr><td>D.</td><td>Grant Total (A+B+C)</td><td>5,35,07,512</td><td></td><td>18,52,433</td></tr></table> [It works out to 3.458% of the Miscellaneous capital cost]				Sl. No.	Components of Capital Cost	Estimate (In `)	Repairs & Maintenance		A	Upfront Cost		Rate	Cost (C)	(i).	Cost of existing railway lines	81,79,812	4.50%	3,68,092	(ii).	Pipeline gantry and pipelines	29,49,959	2%	58,999	(iii).	Water tank	13,80,223	0	-	(iv).	Compound wall and goomty	1,4113,151	1%	16,032		Total (A)			4,43,122	B.	Infrastructure Development				(v).	P Way Material	1,84,52,577	4.50%	8,30,366	(vi).	Strengthening existing rail lines	69,87,542	4.50%	3,14,439		Dismantling water tank	2,97,555	0	-		Extension and reinforcement of liquid gantry	42,67,618	2%	85,352		Earth work excavation, fabrication and other civil works	67,28,148	1%	67,281		Port cabin for FOIS operation	3,50,000	1%	3,500		IT Hardware	4,35,000	10%	43,500		Total (B)	3,75,18,439		13,44,439	C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B)	18,75,922		64,872 *	D.	Grant Total (A+B+C)	5,35,07,512		18,52,433
Sl. No.	Components of Capital Cost	Estimate (In `)	Repairs & Maintenance																																																																																											
A	Upfront Cost		Rate	Cost (C)																																																																																										
(i).	Cost of existing railway lines	81,79,812	4.50%	3,68,092																																																																																										
(ii).	Pipeline gantry and pipelines	29,49,959	2%	58,999																																																																																										
(iii).	Water tank	13,80,223	0	-																																																																																										
(iv).	Compound wall and goomty	1,4113,151	1%	16,032																																																																																										
	Total (A)			4,43,122																																																																																										
B.	Infrastructure Development																																																																																													
(v).	P Way Material	1,84,52,577	4.50%	8,30,366																																																																																										
(vi).	Strengthening existing rail lines	69,87,542	4.50%	3,14,439																																																																																										
	Dismantling water tank	2,97,555	0	-																																																																																										
	Extension and reinforcement of liquid gantry	42,67,618	2%	85,352																																																																																										
	Earth work excavation, fabrication and other civil works	67,28,148	1%	67,281																																																																																										
	Port cabin for FOIS operation	3,50,000	1%	3,500																																																																																										
	IT Hardware	4,35,000	10%	43,500																																																																																										
	Total (B)	3,75,18,439		13,44,439																																																																																										
C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B)	18,75,922		64,872 *																																																																																										
D.	Grant Total (A+B+C)	5,35,07,512		18,52,433																																																																																										
(iii) The VPT may consider to estimate repairs and maintenance cost for the total capital cost segregating into Civil and Equipment and miscellaneous in line with the approach followed for estimation of repairs and maintenance for other upfront cases.	The VPT vide its email dated 15 October 2018 has further clarified that Railway lines and Permanent Way material is considered at 4.5% as per railway standards the basis of which is submitted in the proposal i.e. as per Agreement made between VPT and East Coast Railway For civil assets and mechanical equipment the norm of 1% and 2% respectively as provided in TAMP Guidelines 2008 for liquid terminal is considered Provision of norm for IT systems is not separately available in TAMP Guidelines 2008. As such 10% is considered based on indications.																																																																																													
(c) Electricity Charges:																																																																																														
(i) The VPT has estimated electricity cost @ ₹ 250 per day for 12 lamps. The VPT, to furnish detailed working of power consumption, basis thereof and the unit rate	At present the bulk railway loading facility is provided with 12 Nos. of 250 W HPSV lamps which are operated during night time (i.e. 10.5 hrs. average) for illumination of the site. Accordingly, the electricity consumption charges for the above lighting load has been calculated as																																																																																													

	<p>of electricity charges considered for estimating the electricity cost. Also, confirm unit rate of power is the prevailing rate and furnish copies of electricity bills of the last three months to support the unit rate adopted in the computation.</p>	<p>furnished below:</p> <table><tr><td>Nos. of 250W HPSV light fittings</td><td>12 Nos.</td></tr><tr><td>Working Hours</td><td>10.5 hrs</td></tr><tr><td>Electricity consumption (250 x 12 x 10.5 / 0.97 PF)</td><td>32.47 KVAh</td></tr><tr><td>EPDCL unit rates including electricity duty</td><td>₹ 7.72 per KVAh</td></tr><tr><td>Electricity charges per day = 32. 47 x 7.72</td><td>₹250.66 or say ₹251/- per day</td></tr></table> <p>As desired the electricity bills for the last 3 months i.e. April, May, June 2018 are furnished.</p>	Nos. of 250W HPSV light fittings	12 Nos.	Working Hours	10.5 hrs	Electricity consumption (250 x 12 x 10.5 / 0.97 PF)	32.47 KVAh	EPDCL unit rates including electricity duty	₹ 7.72 per KVAh	Electricity charges per day = 32. 47 x 7.72	₹250.66 or say ₹251/- per day																																																																																								
Nos. of 250W HPSV light fittings	12 Nos.																																																																																																			
Working Hours	10.5 hrs																																																																																																			
Electricity consumption (250 x 12 x 10.5 / 0.97 PF)	32.47 KVAh																																																																																																			
EPDCL unit rates including electricity duty	₹ 7.72 per KVAh																																																																																																			
Electricity charges per day = 32. 47 x 7.72	₹250.66 or say ₹251/- per day																																																																																																			
	<p>(ii) The VPT to confirm that for the proposed facility for loading liquid bulk onto railway wagon there is no other consumption of power or fuel apart from 12 lamps. In case VPT proposes to modify the estimate in the light of the above observation, it may be justified with the basis for estimation and unit rate to be justified with documentary evidence.</p>	<p>It is to confirm that there is no other expenditure to incur except expenditure towards power consumption for 12 lamps as detailed above.</p> <p>The VPT vide its email dated 15 October 2018 further clarified that as per APEPDCL bills the unit rate works out to Energy charges of ₹ 7.66 and electricity duty charges of ₹ 0.06 per unit adding upto ₹ 7.72 per unit. The demand charges indicated in the bills are applicable only to HT consumption capacity of 50 Kw and above. The electrical consumption in the subject proposal is only for lighting and illumination which is not to be considered as HT.</p>																																																																																																		
	<p>(iii) Depreciation:</p> <p>(a) The VPT has estimated Depreciation cost at ₹5,16,312 stating it is as per Companies Act. However, VPT has not furnished calculation thereof. The VPT to furnish detailed working of depreciation cost for each groups of total capital cost viz. civil, equipment and pipelines estimated by VPT. Also furnish, the depreciation rate/ life norm adopted for arriving the depreciation giving the relevant item adopted from the Depreciation Schedule under the Companies Act 2013. Also, clarify as to whether the depreciation estimated is considering the life norm of asset for single shift /double/ triple shift which should be in consonance with the estimation of the optimal capacity.</p>	<p>(a) Depreciation is revised duly segregating total cost into civil, equipment and pipeline. The VPT has furnished the detail calculation.</p> <table><tr><td>I. Building (NESD)</td><td>30 years</td></tr><tr><td>(b). Buildings (other than factory buildings) other than RCC frame structures</td><td></td></tr><tr><td>IV. Plant & Machinery (ii) special plant & machinery (e) plant machinery used in exploration, production and refining oil & gas (5) pipelines.</td><td>30 years</td></tr><tr><td>IX. Railway sidings, locomotives, rolling stocks, tramways and railways used by concerns, excluding railway concerns</td><td>15 years</td></tr></table> <p>(b). The working of, estimation of Depreciation furnished by VPT is tabulated below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Components of Capital Cost</th><th>Estimate (In ₹)</th><th colspan="2">Depreciation</th></tr><tr><th>A</th><th>Upfront Cost</th><th></th><th>Life (Yrs.)</th><th>Value (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Cost of existing railway lines</td><td>81,79,812</td><td>15</td><td>5,45,321</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Pipeline gantry and pipelines</td><td>29,49,959</td><td>30</td><td>98,332</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Water tank</td><td>13,80,223</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Compound wall and goomty</td><td>1,4113,151</td><td>30</td><td>53,439</td></tr><tr><td></td><td>Total (A)</td><td></td><td></td><td>6,97,091</td></tr><tr><td>B.</td><td>Infrastructure Development</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>P Way Material</td><td>1,84,52,577</td><td>15</td><td>12,30,172</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Strengthening existing rail lines</td><td>69,87,542</td><td>15</td><td>4,65,836</td></tr><tr><td></td><td>Dismantling water tank</td><td>2,97,555</td><td>0</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>Extension and reinforcement of liquid gantry</td><td>42,67,618</td><td>30</td><td>1,42,254</td></tr><tr><td></td><td>Earth work excavation, fabrication and other civil works</td><td>67,28,148</td><td>30</td><td>2,24,272</td></tr><tr><td></td><td>Port cabin for FOIS operation</td><td>3,50,000</td><td>10</td><td>35,000</td></tr><tr><td></td><td>IT Hardware</td><td>4,35,000</td><td>6</td><td>72,500</td></tr><tr><td></td><td>Total (B)</td><td>3,75,18,439</td><td></td><td>21,70,033</td></tr><tr><td>C.</td><td>Miscellaneous Cost @ 5% on (B)</td><td>18,75,922</td><td></td><td>1,25,061</td></tr><tr><td>D.</td><td>Grant Total (A+B+C)</td><td>5,35,07,512</td><td></td><td>29,92,186</td></tr></table>	I. Building (NESD)	30 years	(b). Buildings (other than factory buildings) other than RCC frame structures		IV. Plant & Machinery (ii) special plant & machinery (e) plant machinery used in exploration, production and refining oil & gas (5) pipelines.	30 years	IX. Railway sidings, locomotives, rolling stocks, tramways and railways used by concerns, excluding railway concerns	15 years	Sl. No.	Components of Capital Cost	Estimate (In ₹)	Depreciation		A	Upfront Cost		Life (Yrs.)	Value (₹)	(i).	Cost of existing railway lines	81,79,812	15	5,45,321	(ii).	Pipeline gantry and pipelines	29,49,959	30	98,332	(iii).	Water tank	13,80,223	0	-	(iv).	Compound wall and goomty	1,4113,151	30	53,439		Total (A)			6,97,091	B.	Infrastructure Development				(v).	P Way Material	1,84,52,577	15	12,30,172	(vi).	Strengthening existing rail lines	69,87,542	15	4,65,836		Dismantling water tank	2,97,555	0	-		Extension and reinforcement of liquid gantry	42,67,618	30	1,42,254		Earth work excavation, fabrication and other civil works	67,28,148	30	2,24,272		Port cabin for FOIS operation	3,50,000	10	35,000		IT Hardware	4,35,000	6	72,500		Total (B)	3,75,18,439		21,70,033	C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B)	18,75,922		1,25,061	D.	Grant Total (A+B+C)	5,35,07,512		29,92,186
I. Building (NESD)	30 years																																																																																																			
(b). Buildings (other than factory buildings) other than RCC frame structures																																																																																																				
IV. Plant & Machinery (ii) special plant & machinery (e) plant machinery used in exploration, production and refining oil & gas (5) pipelines.	30 years																																																																																																			
IX. Railway sidings, locomotives, rolling stocks, tramways and railways used by concerns, excluding railway concerns	15 years																																																																																																			
Sl. No.	Components of Capital Cost	Estimate (In ₹)	Depreciation																																																																																																	
A	Upfront Cost		Life (Yrs.)	Value (₹)																																																																																																
(i).	Cost of existing railway lines	81,79,812	15	5,45,321																																																																																																
(ii).	Pipeline gantry and pipelines	29,49,959	30	98,332																																																																																																
(iii).	Water tank	13,80,223	0	-																																																																																																
(iv).	Compound wall and goomty	1,4113,151	30	53,439																																																																																																
	Total (A)			6,97,091																																																																																																
B.	Infrastructure Development																																																																																																			
(v).	P Way Material	1,84,52,577	15	12,30,172																																																																																																
(vi).	Strengthening existing rail lines	69,87,542	15	4,65,836																																																																																																
	Dismantling water tank	2,97,555	0	-																																																																																																
	Extension and reinforcement of liquid gantry	42,67,618	30	1,42,254																																																																																																
	Earth work excavation, fabrication and other civil works	67,28,148	30	2,24,272																																																																																																
	Port cabin for FOIS operation	3,50,000	10	35,000																																																																																																
	IT Hardware	4,35,000	6	72,500																																																																																																
	Total (B)	3,75,18,439		21,70,033																																																																																																
C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B)	18,75,922		1,25,061																																																																																																
D.	Grant Total (A+B+C)	5,35,07,512		29,92,186																																																																																																
(iv).	<p>Scale of Rates:</p> <p>(a) The VPT has not defined the term “Bulk Liquid” to be handled at Railway loading facility. The VPT may consider to define the term so as to avoid any</p>	<p>(a) The facility is proposed to handle liquid cargoes other than POL mainly cargoes such as Caustic Soda and other chemicals.</p>																																																																																																		

	ambiguity in the SOR. The definition may be comprehensive to include other liquid as well, if any, since the project is for a long horizon of 15 years.					
	(b) The port has defined rake as a railway rake consisting of about 59 tank wagons each with a capacity to carry about 55.28 tonnes. Since the reference tariff (to be) approved by the Authority will be valid for the entire project period and is only subject to annual escalation, the VPT to confirm whether the said definition of rake will hold good for the entire project period of 15 years and needs to be prescribed in the SOR.	(b) The current train complement of 59 wagons is fixed based on the Clear Standing Length (CSL) on Indian Railways which is currently 720 mts. It is not out of place to mention that Indian Railways are creating Dedicated Freight Corridor (DFC) for exclusively running freight trains (goods) and these DFCs would be mostly dedicated for running double haul (two trains at a time) container and dry bulk cargo trains and therefore may not increase the complement of tank wagons in the near future. Therefore, the proposed facility is designed accordingly.				
	(c) The following general condition may be incorporated in the Scale of Rates in line with similar prescription in the upfront / reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VPT: “Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator”.	(c) The following note is incorporated in the revised Scale of Rates: “In the event of failure by the operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user (if any) is to be compensated by the terminal operator to the users.”				
	(d) The list of services covered under the Schedule 2 i.e. charges for bulk liquid loading at railway siding may be prescribed under the Schedule by way of a note. This can be in line with definition proposed for cargo loading.	(d) The following note is incorporated in the revised Scale of Rates. “The services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users.”				
	(e) A general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based indexation factor may also be prescribed in the proposed draft Scale of Rates. The base year for indexation should be based on the year to which the capital cost estimates and operating cost (power cost) estimate relate to.	(e) The following note is Incorporated in the revised Scale of Rates. “The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariffs caps will come into force from 1 st April of the relevant year to 31 st March of the following year.”				
(v)	<u>Performance Standards:</u> (i) As per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines the Authority has to notify the reference tariff and performance standard based on the proposal of the concerned port trust. The performance standards for the subject proposal proposed by VPT cannot be linked to the productivity parameters considered in the calculation of the optimal capacity for which reference tariff is arrived. The VPT is requested to propose relevant performance standards in tandem with the performance level considered for arriving at the optimal capacity and the proposed reference tariff. In the light of the above observation, the relevance of the note no (i) proposed by VPT about the time taken for handling of rake may also to be reviewed by the VPT.	The VPT has proposed the following in the Modified Performance Standard: <table><tr><th>Activity</th><th>Performance Standard</th></tr><tr><td>Time taken for positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading</td><td>18 hours</td></tr></table> General Notes: (i) In the event of failure by the operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user (if any) is to be compensated by the terminal operator to the users. (ii) The licensee is to ensure the above standards for all the rakes handled by it at all times. Calculation of performance shall be as per the notes given in SOR. (iii) The reference tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.	Activity	Performance Standard	Time taken for positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading	18 hours
Activity	Performance Standard					
Time taken for positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading	18 hours					
	(ii) There are general conditions relating to performance linked tariff prescribed in the reference tariff Order of PPP projects in line with reference tariff guidelines of 2013. This may also be incorporated in the proposed tariff schedule.	The general conditions relating to Performance Standard are incorporated as desired in the SOR.				

5.1. A joint hearing on this case in reference was held on 18 June 2018 at VPT premises. At the joint hearing, the VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the users/ user organisations, potential users and prospective bidders have made their submissions.

5.2. (i) At the joint hearing, IMC Ltd. had sought the basis for estimation of capital cost for giving comments. The VPT was to share the basis for estimation of capital cost with IMC Ltd. within five days' time i.e. by 23 June 2018.

- (ii) Further, the IMC Limited vide its letter dated 23 June 2018 addressed to this Authority with a copy endorsed to VPT requested the Port to provide information on a few points. A copy of the IMC Limited letter dated 23 June 2018 was forwarded to VPT. The VPT was requested to provide the requisite information to IMC Limited with a copy endorsed to TAMP.
- (iii) The VPT vide its email dated 11 October 2018 has forwarded a copy of its letter no.IRNP/ Stds./Liq.Rly.Siding/TAMP/2018 dated 31 August 2018 furnishing its reply to IMC Ltd.

We have not received any further comments from the IMC Ltd.

6.1 At the joint hearing, IMC Ltd. had pointed out that the estimate of manpower and railway staff charges are not considered and the estimation of other expenses is very low. In this regard, as agreed at the joint hearing, the VPT was requested to examine the points made by IMC Ltd. and furnish its response immediately. The VPT vide its email dated 11 October 2018 has furnished its comments on the comments furnished by M/s. IMC Ltd. dated 31 August 2018. Based on the suggestion made by IMC Ltd and information/ clarification sought by us, the VPT has filed revised proposal. The main modification/ highlights of the revised proposal filed by VPT vide its letter dated 31 August 2018 are summarised below:

A. Capital Cost:

(i) VPT has revised the Capital Cost of New railway line and Goomty Terminal gate to AKP Gate Strengthening of existing railway line New railway line for engine escaping from earlier capital cost of ₹ 3,75,18,000 to ₹ 3,67,33,439/-. The modification is on account of addition of two items.

(a). The VPT has added the Capital Cost towards Porta cabin for operation of FOIS (Freight Operations Information System) of Indian Railways at ₹ 3,50,000/- which was not included in the original proposal.

(b) The VPT has also included Capital Cost towards IT Network connectivity to Freight Operations Information System (FOIS) with other hardware cost at ₹ 4,35,000/-. This was not there in the original proposal.

(ii) Considered Miscellaneous cost @ 5% on total capital cost at ₹ 18,75,922/-. (₹ 3,75,18,439*5/100)

(iii) The VPT has engaged M/s.Novara Consultancy Services for the purpose of Valuation of structures/ sheds/ godowns/ RCC building MS Tanks etc. at VPT. The port has furnished the copy of valuation report of M/s.Novara Consultancy Services.

(iv) The modified Capital Cost is as under:

S. No.	Description	Estimated Cost (₹)
A.	Upfront Tariff	
(i).	Cost of Railway Lines (Terminal Area)	81,79,812
(ii).	Pipeline gantry & pipelines	29,49,959
(iii).	Water Tank	13,80,223
(iv).	Compound wall and Goomty	16,03,157
	Total upfront Cost (A)	1,41,13,151
B. (i).	New railway line and Goomty Terminal gate to AKP Gate Strengthening of existing railway line New Railway Line for engine escaping	3,67,33,439
(ii).	Porta cabin for operation of FOIS (Freight Operations Information System) of Indian Railways	3,50,000
(iii).	IT Network connectivity to FOIS system with other hardware ware	4,35,000
	Total (B)	3,75,18,439
C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B)	18,75,922
D.	Total Capital Cost (A+B+C)	5,35,07,512

B. Operation and Maintenance Cost

(i) Depreciation:

The useful life of the Rail component of the facility as per Company's Act for "Railway sidings, locomotives, rolling stocks, tramways and railways used by concerns, excluding railway concerns (NESD)" is 15 years. The useful life for the pipelines and civil structure (other than RCC framework) is 30 years. The useful life of IT network and other infrastructure is 6 years. Thus, the modified depreciation works out to ₹29,92,186/- per annum as against ₹34,42,077/- per annum estimated in the original proposal.

(ii) As pointed out by IMC, the VPT has considered Staff Charges (Port Railway / Contact Work) as under:

The proposed facility is notified by the Indian Railways as a private siding with a separate station code. It is essential that a component of Port Railway staff is exclusively posted at the siding for the purpose of carrying out Railway Commercial transactions. One Jr. Assistant in the pay scale of ₹17700-44600 and one Hamal in the pay scale of ₹13,500-27,400 are considered for the purpose. The expenditure towards salaries and wages is estimated

as ₹20,46,270/- per annum. In addition, the successful bidder has to engage labour for other operations at the facility at an estimated cost of ₹4.40 per tonne based on the previous contract at the facility.

(iii) The VPT has revised the Repairs and Maintenance cost on account of modified capital cost.

(iv) The modified operating cost is given below:

No.	Sr.	Description	Estimated Cost (₹)
1.		Lease Rent for Ac. 3,9895 cts or 16,145 sq. mtrs.[Average of the lease rent for the extent of 16145 sq.mts duly considering 2% Annual escalation for 15 yrs.=84816049/15yrs]	56,57,992* (Working furnished by VPT is based on average lease rent cost for 15 years applying 2% annual escalation ₹56,54,403)
2.		Staff Charges (Port Railway)[considered salary of one Jr. Assistant and one Hamal] Staff Charges (Contract Work) [₹4.40 per tonne x 570766]	20,46,270
3.		Repairs and Maintenance	25,11,370
4.		Electrical Charges @ ₹250/- per day for 12 lamps for 365 days [250x365]	18,52,446
5.		Insurance @ 1% of gross fixed assets [53507512x1%]	91,250
6.		Depreciation	5,35,075
7.		Other expenses @ 1% on gross fixed assets [53507512x1%]	29,92,186
		Total	5,35,075
			1,62,21,651

C. Return on Capital Employed @ 16% on ₹5,35,07,512 is estimated at ₹85,61,202.

D. Total Revenue Requirement per annum (ARR) is estimated at O&M Cost + ROCE ₹1,62,21,651 + ₹85,61,202 = ₹2,47,82,853.

E. Revised Handling charges proposed to be collected by the successful bidder works out as follows:

Annual Revenue Requirement / project cargo volume

Handling rate per tonne = ₹2,47,82,853 / 5,70,766

= ₹43.42 per tonne

6.2. The VPT has furnished revised draft proposed Scale of Rates (SOR) incorporating a few conditionalities as brought out earlier.

6.3. To summarize, the revised Reference tariff proposed by VPT is given below:

Charges for bulk liquid loading at the Railway Siding Facility	₹43.42 per tonne
--	------------------

Notes:

- Time taken for a rake for the purpose of evaluation of performance standard is "Time taken from placement of rake at the terminal, loading of rake at the terminal and haulage of rakes from terminal to R&D Yard.
- Tonne means a quantity of 1,000 Kgs., or part thereof.
- The services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users.

6.4. The modified Performance Standard proposed by VPT is as given below:

Activity	Performance Standard
Time taken from positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading	18 hours

General Notes:

- In the event of failure by the operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user (if any) is to be compensated by the terminal operator to the users.
- The licensee is to ensure the above standard for all the rakes handled by it at all times. Calculation of performance shall be as per the notes given in SOR.
- The reference tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

6.5. We have vide our email dated 2 November 2018 sought clarification on one point. In the revised SOR, at the Note (i) under definitions, the Port has proposed the following:

Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of performance standard is "Time taken from placement of rake at the terminal, loading of rake at the terminal and haulage of rake from terminal to R&D Yard."

Whereas, under Schedule 3, Performance Standard states that the Time taken from positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading. The provision in Schedule 3 does not match with the note (i). The VPT was therefore, requested to relook and propose the Performance Standard after removing the ambiguity and mismatch.

6.6. The VPT vide its email dated 5 November 2018 has intimated that the activity as mentioned in the revised SoR at "3.0 Performance Standard" do not conform to "(i) Notes" and therefore leading to ambiguity. It is to mention that the details of activities at the terminal are clearly brought out at "Notes (iii)". The VPT has, therefore requested to revise the Note (i) as given below:

“(i) Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of Performance Standard is "Time taken from positioning of the rake at the terminal, loading of cargo into wagons and making the rake ready for drawing out".”

6.7. The VPT vide its email dated 6 November 2018 has also furnished the details of capital cost considered for IT Network connectivity to FOIS system with other hardware. The details are as under:

Sl. No.	Service	Charges (in ₹)
1.	2 MPS leased line charges- one time installation	2.60 Lakhs (As per pervious Work Order)
2.	Annual Maintenance Charges	0.60 Lakhs
3.	Desktop for Running Application	0.45 Lakhs
4.	Printer Cost	0.35 Lakhs
Total		4.35 Lakhs

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) is to fix reference tariff for the bulk liquid railway loading facility for handling all liquid cargoes other than POL as a common user facility at the liquid railway siding at VPT through Public Private Partnership (PPP) mode.
- (ii) As brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position of the case, the original proposal filed by VPT dated 10 May 2018 has been revised by VPT during the processing of the case. While furnishing information/ clarification to a few points sought by us the VPT under cover of its letter dated 31 August 2018, has furnished the revised calculation. The port has considered the Capital Cost towards Porta cabin for operation of FOIS, and IT Network connectivity to FOIS system with other hardware cost and also considered staff charges as pointed out by one of the prospective bidders i.e. M/s.IMC Ltd. Further, the VPT has also modified estimates of few operating cost items. The other parameters like the optimal capacity is retained as considered in its original proposal. The revised proposal of the VPT dated 31 August 2018 along with the information/ clarifications furnished by VPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.
- (iii) The proposed facility envisages handling of railway tank wagons for evacuating import liquid bulk chemicals etc. (other than POL) through pipelines. The VPT has proposed reference tariff only for loading of bulk liquid at Railway siding. The port was requested to confirm that no unloading of liquid bulk is envisaged at the proposed facility which is for long horizon of 15 years. If unloading facility is envisaged, the port was requested to consider to propose the rate for unloading facility as well. In this regard, the port has stated that the liquid railway siding facility already exists in the port which was deployed by the existing lessee and was being used since 30 years. The proposal now is to bid out existing facility with augmentation as a common user facility. Further, port is traditionally handling only import liquid bulk chemicals etc., (Other than POL) and therefore the facility is being proposed to be developed for handling railway tank wagons for evacuating import liquid bulk chemicals etc., (other than POL). Unloading facility for unloading of liquid cargo from Railway Wagon for export is not envisaged for the present based on the Master Plan study for VPT carried out by M/s.AECOM.

It is relevant here to state that during the joint hearing held on 18 June 2018, the VPT has stated that the port will provide a provision in the bidding document for approaching this Authority for tariff fixation as and when unloading facility is expected. In this regard, it is to state that under the reference tariff Guidelines, the tariff approved on upfront basis is applicable for the entire project subject to annual escalation at 60% of the variation in WPI and Performance linked indexation upto 15% on achievement of notified Performance Standard. The reference tariff guidelines of 2013 do not provide scope for mid-term review of tariff if additional facility like

unloading facility is envisaged to be provided during the project period. The successful bidder may quote the Royalty payable to the VPT taking into account the revenue streams from the tariff approved, which is decided based on the estimated ARR for loading the liquid bulk cargo on to the wagon. If separate tariff is to be prescribed for unloading of the liquid cargo from wagon, during project period, the revenue stream may differ and it may entail review of Royalty quoted by the successful bidder, which may give rise to renegotiation of the contract. M/s. IMC Ltd has stated that the gantry for loading activity may not work for unloading facility. If different equipment are envisaged for the unloading facility, the VPT may, prior to the bidding process itself, consider to seek upfront tariff for unloading facility, if envisaged by the VPT considering the long horizon of the project period. The current proposal of VPT which seeks approval for reference tariff for bulk liquid railway loading facility is considered by this Authority as proposed by VPT.

- (iv) Clause 2.4 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. The VPT has stated that there is no upfront tariff available in the VPT or in any other Major Port Trusts which is similar to the one in the proposed project for adoption of the upfront tariff. Hence, the Port has filed the proposal following the general principles of 2008 guidelines.

Before proceeding to analyse this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe separate norms/ guidelines for operating liquid bulk railway loading facility a standalone facility for the facilities/ services proposed by VPT in this project. Further, as per clause 2.2 of Tariff Guidelines of 2013, the Major Port Trust can adopt the Upfront Tariff fixed under 2008 Guidelines for comparable facilities in its own or any other Major Port Trusts. If these options are not feasible, then they have to file a proposal following the norms and principles under the Upfront Tariff Fixation Guidelines of 2008. Since no upfront tariff is fixed for such kind of facility in VPT or in any other Major Port Trusts under the Upfront Tariff Guidelines of 2008, the VPT has sought approval for reference tariff following the general principle of Upfront Fixation Tariff Guidelines of 2008.

It is also relevant here to state that in a separate proposal filed by the VPT seeking reference tariff for dry docking charges, docking and undocking charges and dock block preparation charges at its existing Fishing Harbour Dry Dock (FHDD) to be awarded on PPP mode, in the absence of norms prescribed in the upfront tariff guidelines for the said services in the Upfront Tariff Fixation Guidelines 2008, the Ministry of Shipping (MOS) was requested vide our letter dated 8 May 2018 to advise as to whether in the absence of any specific norms prescribed in the Upfront Tariff fixation Guidelines of 2008, the services proposed to be offered in the proposed project viz. dry docking charges, docking and undocking charges and dock block preparation charges, fixation of reference tariff can be done based on the actual parameters achieved by the VPT for the similar services offered by VPT.

The MOS vide its letter dated 27 June 2018 has clarified that fixation of Reference Tariff for the services at the existing FHDD at VPT may be arrived at based on actual parameters achieved by VPT for similar services offered by VPT in the last three years and justification provided by VPT in this regard. Based on the clarification furnished by the MOS, this Authority has approved the reference tariff for Dry Docking facility vide Order No.TAMP/34/2018-VPT dated 3 October 2018.

In the instant case, the port has stated that the railway liquid bulk loading facility was in operation by a lessee. Since the lease of that land is over, the port wants to award it on PPP mode with existing facility and investment proposed to be done by the successful bidder on few items. The parameter of number of rakes considered for assessing the optimal capacity is based on the last three years actuals with forecasted growth of 5-6%. Number of wagons per rake of 59 is as per the railway standards and each tank wagon is designed with capacity of 55.28 tonnes. Estimation of operating cost like Insurance, other expenses, depreciation, lease rent are broadly as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for liquid bulk terminal. The port has furnished justification for the basis adopted.

In view of the above position and based on the communication of MOS recently in the other case of VPT where no norms are available in the Upfront Tariff Fixation Guidelines of 2008, this Authority goes ahead with the proposal of the VPT.

- (v) **Optimal Capacity:**

- (a) The bulk liquid cargo to be handled at the facility are liquid cargo other than POL, mainly cargo such as caustic soda and other chemicals.

- (b) The proposal of port states that for arriving at the optimal capacity, the port has assessed the anticipated cargo volume based on the number of rakes handled during the last three years and with forecasted growth of 5% to 6% and arrived at rake handing of 175 rakes per annum. Another parameter considered is 59 wagons per rake and 55.28 tonnes per wagon. Based on the above parameters, the VPT has assessed the anticipated cargo volume at 5,70,766 tonnes per annum (175 rakes x 59 wagons x 55.28 tonnes).
- (c) As per Clause 3.3.2 of the upfront tariff fixation Guidelines, the upfront tariff should be fixed for Optimal Capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. That being so, the VPT was requested to assess the optimal capacity of the proposed bulk liquid Railway Loading facility to comply with the guideline position. The VPT was also requested to furnish the basis of each of the parameters considered by the VPT for arriving at the optimal capacity and justifying it with actual parameters achieved at VPT for services rendered for similar operations in the absence of any norms prescribed in the Upfront Tariff Fixation Guidelines of 2008 for the proposed facility.

The VPT has clarified that as per railway standards, a rake consists of 59 tank wagons and each tank wagon is designed with a capacity of 55.28 tonnes. The existing railway siding has facility to load two half rakes simultaneously.

As regards the 175 rakes considered in the optimal capacity calculation, the port has clarified that total time taken to handle a rake at the proposed facility is estimated to be 24 hours from receiving rake at exchange yard, placement at siding, loading and hauling back. Thus, it works out to 365 rakes per annum. Considering, the norm of 70% capacity utilisation, the optimal capacity works out to 255 rakes (365 rakes per annum x 70% = 255.5 rakes rounded to 255 rakes by VPT). However, the VPT for arriving at the capacity has reckoned 175 rakes. At 175 rakes proposed by the VPT, the capacity utilisation works out to 48% (i.e. 175/365 rakes / annum) as against 255 rakes at 70% capacity utilisation as per the prescribed norms. The VPT has furnished the following justification for considering 175 rakes per annum:

- (i) There is no scope to develop a lesser capacity facility that synchronise with the traffic forecast due to technical limitations which may also lead to inefficient operations and consequent demurrages from Railways.
- (ii) As per clause 3.8.2 of Tariff Guidelines 2008, the Annual Revenue Requirement is to be achieved through realisation of tariff. If 255 rakes at 70% optimal utilisation is considered, then the developer will not be able to realize the ARR.

Clause 3.2. of the upfront tariff guidelines permits TAMP to consider necessary adjustment in norms based on justification furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions having impact on norms prescribed in the guidelines.

It is relevant here to state that if the capacity is assessed at 70% norms, then its works out to 8,31,688 tonnes per annum the proposed reference tariff will get reduced to ₹29.80 per tonne as against ₹43.42 per tonne proposed by the VPT.

However, in view of justification furnished by the VPT, the optimal capacity is considered as assessed by the VPT at 5,70,766 tonnes per annum i.e. 175 Number of rakes x 59 number of wagons per rake x 55.28 tonnes capacity of each tank wagon in tonnes. In order to ensure that no undue advantage accrues to the successful bidder at the optimal capacity assessed by the port, this Authority approves the reference tariff in this Order subject to review in case the actual number of rakes handled by the operator goes beyond 175 rakes for two consecutive years during the project period. It is relevant here to state that the VPT in its another proposal for WQ6 berth has, based on approval of its Board, proposed that the tariff approved for additional ten cargo will be for period of two years from the scheduled project completion date or the average annual volume of cargo handled at the project facilities and services reaches a level of 75% of project capacity for 2 (two) consecutive years, whichever is earlier. The same was accepted by this Authority. Flowing from the decision of this Authority in the said case, in the instant case also tariff approved now shall be subject to review in case the actual number of rakes handled by the operator goes beyond 175 rakes for two consecutive years during the project period. The VPT, being a licenser port, is advised to ensure that the operator immediately approaches this Authority for review of the approved tariff. The review of tariff will only be to the extent of review of the optimal capacity beyond 175 rakes. The estimated ARR shall be at the level considered in this Order subject to review of the staff cost on contract estimated at ₹4.40/tonne which is linked to optimal capacity.

The VPT is advised to bring out the above position as regards the mid term review of the reference tariff explicitly in the bid document at the time of bidding as well as in the Concession Agreement to be signed with the successful bidder.

A note to this effect is also prescribed out in the SOR for more compliance.

The VPT being the Licensor port is also advised to monitor the number of rakes handled by the BOT operator and ensure that the BOT operator files the proposal for review of its tariff in case the actual number of rakes handled by the operator goes beyond 175 rakes for two consecutive years during the project period.

Thus, in short for the current exercise, optimal capacity as assessed by VPT is considered as 5,70,766 tonnes per annum as assessed by the VPT.

(vi). **Capital Cost:**

The total capital cost is estimated at ₹535.07 lakhs which comprises of ₹141.13 lakhs towards upfront cost for existing Infrastructure i.e. Cost of railway lines in terminal area, pipeline gantry, water tank compound wall and goomty to be handed over to the operator and ₹375.18 lakhs towards new railway line and goomty, Porta cabin, IT network connectivity and other hardware cost and ₹18.76 lakhs is towards miscellaneous cost @ 5% on ₹375.18 lakhs which is brought out in subsequent paragraphs.

(a) **Upfront Fees for Existing Infrastructure :**

The proposal of VPT envisages the successful bidder to use the existing liquid railway siding facility with augmentation as a common user facility. The VPT has estimated upfront cost of existing infrastructure namely railway lines, pipeline gantry and pipelines, water tank compound wall and goomty to be used by the successful bidder at ₹141.13 lakhs. This amount is to be paid to VPT upfront by the successful bidder.

In this connection, the VPT appointed M/s.Novara Consultancy Services, Kolkata for valuation of existing infrastructure. The Valuer has considered the present condition of each of the existing infrastructure and assessed the reserve price as percentage of present estimated value. The valuer has considered the factors like type of construction, mode of maintenance and depreciation. Applied cost index for 2016 and arrived at reserve price at 15% in case of railway track, pipeline gantry at 35%, water tank at 40% and compound wall at 25% of the present estimated value. None of users/ prospective bidders have objection to this item. The aggregate upfront fee estimated for above items at ₹141.13 lakhs considered by the Port based on the valuation report is relied upon.

(b). **Capital cost for Augmentation:**

(i) The capital cost estimated by the VPT for augmentation of new railway line, goomty, strengthening of existing line and development of new railway line for engine escape is at ₹367.33 lakhs, which comprises of cost of labour at ₹59.22 lakhs, material cost at ₹156.38 lakhs and civil cost at ₹95.70 lakhs and GST of ₹56.30 lakhs. The VPT has estimated the above cost as per VPT standard Schedule of Rates of the year 2018 and confirmed that reflects present market position. The upfront tariff fixation Guidelines require this Authority to consider the capital cost as estimated by Major Port Trusts. In the absence of any norms prescribed in the upfront tariff guidelines, the total capital cost as estimated by the VPT is relied upon and considered in the analysis.

When the successful bidder purchases capital goods for the facility he will pay GST at the applicable rate. This GST paid can be claimed as input tax credit. It is not known at this stage whether the operator will opt to claim GST paid as credit or he will capitalize the GST amount. In this given situation of uncertainty, the estimated GST component of ₹56.30 lakh is considered in capital cost as proposed by the VPT. In case, the successful bidder opts to claim GST paid as credit the tariff approved now is subject to review and the onus for approaching this Authority for review of tariff shall be on the successful bidder as he will be only privy to the option to be exercised by him.

(ii) The VPT has estimated the cost of supply of new Porta Cabin for operation of Freight Operations Information System (FOIS) of Indian railways at ₹3.50 lakhs. The port has furnished documentary evidence in support of the capital cost estimated by it. Hence, the capital cost for new porta cabin is considered as estimated by VPT.

(c) The Miscellaneous capital cost estimated by VPT is ₹18.76 lakhs at 5% of ₹375.18 lakhs-

(d) The total capital cost of ₹535.08 lakhs as estimated by VPT is considered in this analysis.

(vii) **Operating costs:**

(a) **Lease Rent:**

- (i) Lease rent for 16,145 Sq. Mtrs. of land has been estimated by the VPT, to be allotted for the proposed project.
- (ii) The VPT has calculated the lease rentals for the total area of 16,145 Sq. mtrs. to be allotted to the PPP operator under this project. The VPT has considered the base lease rent as approved by this Authority vide Order No.TAMP/30/2018-VPT dated 3 October 2018 for the Zone-1A - Core Operation area for Industrial category at ₹254 per Sq.yard/annum w.e.f. 1 April 2018. The port has then converted it into per sq. mtr. basis at ₹303.78 per annum applying conversion factor of 1.1959 (254 x 1.1959). Taking the lease rent of ₹303.78/sq. mtr/ per annum for zone 1A for Industrial category based on the recent Order approved by this Authority vide Order dated 3 October 2018, the VPT has arrived the estimated lease rent by considering 2% annual escalation in the prevailing rate of ₹303.78/sq. mtr./ annum for a period 15 years lease rent and estimated lease rent at ₹56.58 lakhs.
- (iii) Clause 3.5.4 of the upfront tariff guidelines stipulates that license fee i.e. lease rent for port land, building and port assets is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts.

The methodology adopted by the VPT is not in line with the norms of upfront tariff fixation guidelines 2008. That being so, the lease rent is modified based on the rates as prescribed in the Schedule of rent of the VPT at ₹303.78 per sq.mtr./ annum for 16145 sq.mt. of land area. This is in line with approach followed in other upfront/ references tariff cases of other major port trusts including VPT itself.

The modified lease rent thus, comes, to ₹49.05 lakhs as against ₹56.58 lakhs estimated by VPT.

It is relevant here to state that the reference tariff approved by this Authority allows annual escalation of Reference Tariff at 60% of the variation in WPI.

(b) **Other Cost:**

The upfront tariff Guidelines prescribes norm for estimating other expenses at 1% of the gross block for a liquid terminal. The Other expenses include expenses towards salaries and wages of operating staff, management and general overheads, maintenance of computer, office equipment and other miscellaneous cost. The port has estimated other cost following the norm prescribed in the upfront tariff Guidelines. The same is considered.

(c) **Manpower/ Staff Charges (Port Railways/ Contract Work):**

The original proposal of VPT did not include cost for manpower/ staff charges. During the processing of this case, M/s.IMC Ltd. has pointed out that the estimate of manpower and railway staff charges are not considered by VPT in arriving at the reference tariff. The port agreed to examine the matter. Accordingly, the VPT on examination of the point made by IMC Ltd. has furnished revised cost calculation wherein cost toward staff charges for port railways is estimated at ₹20.46 lakhs as well as for contract work it is estimated at ₹25.11 lakhs.

The VPT has clarified that the proposed facility is notified by the Indian Railway as a private siding with a separate station code. A dedicated port railway staff is required to be exclusively posted at siding for the purpose of carrying out railway commercial transactions. The Port Railway Commercial & Operational transactions are governed by the MOU signed by Indian Railways (IR) & VPT. The IR usually carry out the railway commercial transactions at various ports etc. However at VPT, IR have authorised VPT staff who are trained by IR at their zonal training school for carrying out the Railway commercial transactions. That being so, the VPT has estimated salary and wages cost for deployment of 1 Jr. Assistant and one Hamal (1 skilled and 1 unskilled worker) for carrying out railway commercial transaction/ to operate the terminal from VPT side in their present pay scale at ₹20.46 lakh. The VPT may, in the bid document as well as in the Concession Agreement, explicitly bring out the position as regards deployment of port railway staff by the BOT operator and reimbursement of their salary and wage cost to VPT.

The VPT has also estimated staff charges for engagement of labour for the other operations at the facility at an estimated cost of ₹4.40 per tonne based on the previous contract at the facility. Since the above

cost estimate of staff charges for one Jr. Assistant and one Hamal provided by VPT for carrying of Railway Commercial transactions and estimate of staff charges ₹4.40/tonne for other operation is as per prevailing contractual rate, the same is considered in the analysis.

(d) **Repairs and Maintenance:**

The VPT has estimated repairs and maintenance cost at 4.5% on capital cost of existing railway lines, P way material and strengthening existing rail lines, 2% on mechanical equipment (pipeline gantry and pipelines and extension and reinforcement of liquid gantry), 1% on the civil assets (compound wall goomty, earth work excavation other civil work) and 10% on the IT Hardware.

The Tariff Guidelines 2008 prescribe norm for estimating repairs and maintenance cost at 1% on civil work and 2% on mechanical and electrical equipment for liquid bulk terminal. The upfront tariff guidelines do not prescribe item wise norm for estimating repairs and maintenance cost under the broad head of civil work and mechanical and electrical equipment.

As regards repairs and maintenance cost estimated at 4.5% in respect of existing railway lines, P way material and strengthening existing rail lines, the VPT has clarified that it has considered it as per the agreement between VPT and East Coast Railway. The VPT has furnished the copy of extract of said Agreement. That being so, the said basis is relied upon and considered.

As stated earlier, Clause 3.2. of the upfront tariff guidelines permits this Authority to consider necessary adjustment in norms based on justification furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions having impact on norms prescribed in the guidelines.

The norm of 1% on civil work and 2% on mechanical equipment adopted by the port is in line with the norm prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008 for liquid bulk terminal and hence is considered.

No separate norms are available in upfront tariff fixation guidelines of 2008 for liquid bulk terminal for estimating repairs and maintenance cost on IT hardware/ system. The VPT has considered repairs and maintenance cost at 10% on IT hardware/ equipment. For container terminal where the norms are prescribed for estimating repairs and maintenance for IT system it is at 2% of the IT capital cost. Hence, the estimate of repair and maintenance cost is modified by considering of 2% instead of 10% considered by VPT for this item.

The modified repairs and maintenance cost is ₹18.18 lakhs as against ₹18.52 lakhs estimated by VPT.

(e) **Electricity Charges:**

(i) The upfront tariff fixation guidelines of 2008 prescribe norm for power cost for liquid terminal at 2.4 lakhs unit per annum per hectare. The said norm is for general illumination as movement of liquid bulk is envisaged through pipelines. In the current proposal, the VPT envisages the bulk liquid cargo loading by providing pipe line connectivity and liquid gantry at the railway siding for pumping cargo by the users.

The port has furnished detail working of power consumption which is for general illumination at night time. The port has estimated power cost considering use of 12 Nos. of 250W HPSV lamps to be operational during night time. The power cost is estimated at ₹250 per day i.e. $[32.47 \text{ KVAh} \times 7.72 \text{ KVAh} = ₹250 \text{ per day}]$.

The per unit cost considered by VPT at ₹7.72 is substantiated with electricity bill.

Accordingly, for 365 days the power cost is estimated at ₹91,250.

The VPT has clarified that as per the electric bill of the Andhra Pradesh Electricity Eastern Power Distribution Company Limited (APEPDCL), the unit rate works out to ₹7.66 per unit towards Energy charges and electricity duty charges at ₹0.06 per unit to ₹7.72 per unit. The electricity bill also indicates the demand charges. The demand charges indicated in the bills are applicable only to HT consumption capacity of 50 Kw and above. The electrical consumption in the subject proposal is only for lighting and illumination which is not to be considered as HT. Thus, the unit rate of power at ₹7.72 per unit is supported by documentary evidence in form of electricity bill.

In the absence of any norm for the power consumption for the proposed facility envisaged by the VPT, based on the justification and basis furnished by the VPT and recognising that none

of the users/ prospective bidders have made any adverse remarks on the estimate of this item, the estimate of power cost is considered at the level estimated by the VPT.

- (f) Insurance cost and other expenses are estimated at 1% of the gross fixed assets, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(g) **Depreciation:**

The VPT has computed depreciation for railway assets for 15 years, Civil and mechanical assets for 30 years, Porta Cabin for FOIS Operation for 10 years and IT hardware for 6 years. The VPT has confirmed that the depreciation estimated by Port is in line with the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. The port has also furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the depreciation rate considered. The port has furnished detailed working of depreciation.

The estimate of depreciation is found to be in line with the norms prescribed for upfront tariff guidelines which prescribes estimation of depreciation based on Companies Act, 1956. The Companies Act, 1956 is replaced with Companies Act, 2013. The approach adopted by VPT is in line with the approach followed in the other upfront tariff cases.

The depreciation cost estimated by VPT at ₹29.92 lakhs is considered.

- (h) The total operating cost for the project is ₹154.33 lakhs as against ₹162.22 lakhs estimated by VPT.
- (i) Subject to above analysis, the cost statement for fixing reference tariff submitted by the VPT has been modified. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

- (viii) (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹239.94 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹154.33 lakhs) and 16% return on capital cost (₹85.61 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹247.83 lakhs.

- (b) The VPT has stated that the scope of work is limited to only for loading of bulk liquid at Railway siding. The port has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility by way of one tariff item only i.e. loading charge.

Accordingly, considering the modified ARR at ₹239.94 lakhs and the optimal capacity of 5,70,766 tonnes, the rate works out to ₹42.04 per tonne as against ₹43.42 per tonne estimated by the VPT.

- (ix) The VPT was requested to insert list of services covered under the Schedule 2 i.e. charges for bulk liquid loading at railway siding by way of note. The VPT has proposed a note stating that the services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users. The note as proposed by VPT is incorporated in the SOR.

- (x) The port has proposed definitions of terms “Cargo loading” and “Rake”. Since the definition of terms “Cargo loading” and “Rake” are relevant for the proposed project, the same is prescribed as proposed by VPT.

The term “Tariff” is proposed to be defined to state that tariff specified in the SOR is only for the service of providing the pipeline and the loading facility by the liquid gantry. It does not include the siding and haulage charges. Since the proposed definition is of clarificatory in nature the same is prescribed as proposed by VPT.

- (xi) The VPT has not defined the term “Bulk Liquid” to be handled at Railway loading facility. The VPT was requested to consider to define the term so as to avoid any ambiguity in the Scale of Rates (SOR). The VPT has clarified that the facility is proposed to handle liquid cargoes other than POL mainly cargoes such as Caustic Soda and other chemicals. The VPT has, however, not proposed to include definition of term “Bulk Liquid” in SOR despite request.

- (xii) The VPT was requested to incorporate the general condition in the Scale of Rates in line with similar prescription in the upfront/ reference tariff schedule stating that Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator. The port has not incorporated the said condition. The port has included a note stating that in the event of failure by the operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user, if any, is to be compensated by the terminal operator to the users. The note as proposed by the VPT is incorporated. Apart from this, the general note as stated above is also prescribed in line with prescription made in the SOR in the other upfront and reference tariff cases.

- (xiii) The VPT has proposed a note governing annual indexation based on Wholesale Price Index (WPI). Since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the

year 2018, the proposal of VPT to prescribe the base WPI as January 2018 for automatic adjustment annually is found to be appropriate and hence is incorporated in the SOR as proposed by the VPT.

- (xiv) (a) As per Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, 2013 this Authority has to notify the reference tariff and performance standard based on the proposal of the concerned major port trust. The VPT has proposed Performance Standard as time taken from positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading at 18 hours. In the original proposal VPT had proposed the time taken at 24 hours.

Though the Reference Tariff Guidelines, 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standard proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. For assessing the capacity, the port has considered handling of one rake per day. Based on this, performance standard is prescribed by this Authority as proposed by the VPT.
- (b) The general conditions on Performance Standard has not been proposed by VPT. The said general conditions are incorporated in line with the prescription made in the other reference tariff cases.
- (xv) If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the VPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

9.1. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.2. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

9.3. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standard as proposed by the port is attached as **Annex - III**.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the bulk liquid railway loading facility at VPT and notifies alongwith the Performance Standards

10.2. The tariff approved by this Authority is subject to review in case the actual number of rakes handled by the operator goes beyond 175 rakes for two consecutive years during the project period. The VPT being a licenser port is to ensure that the operator immediately approaches this Authority for review of the approved tariff. The review of tariff will only be to the extent of review of the optimal capacity beyond 175 rakes. The estimated ARR shall be at the level considered in this Order subject to review of the staff cost on contract basis estimated at ₹4.40/ tonne. The VPT to bring out this position as regards the mid term of the reference tariff explicitly in the bid document at the time of bidding as well as in the Concession Agreement to be signed with the successful bidder.

10.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standard notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standard, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

10.4. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.5. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

10.6 On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the VPT on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.7. In the event of Operator not achieving the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.8. After considering the views of the VPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.9. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standard and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

10.10. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.11. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standard as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.12. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

10.13. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.14. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

10.15. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.16. The performance norm for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norm brought out in the bid document/ Licence agreement.

10.17. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VPT. If any action is to be taken against the operator, the VPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./429/18]

Annex-I

COMPUTATION OF REFERENCE TARIFF FOR THE BULK LIQUID RAILWAY LOADING FACILITY AT THE LIQUID RAILWAY SIDING AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST TO BE LEASED OUT FOR A PERIOD OF 15 YEARS

(in ₹)

Sr. No.	Particulars	Estimates by VPT	As considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>		
(a)	No of rake handled is one per day that is 365 rakes per annum at 70% optimal capacity utilising it comes to	255	255
(b)	Number of rakes as considered by VPT	175	175
(c)	Number of wagons per rake	59	59

(d)	Capacity of each tank wagon in tonnes	55.28	55.28
	Thus, Capacity of Terminal in a year [(b x c x d)]	570766	570766
	Optimal capacity of the facility (in no. of tonnes per annum)	570766	570766
II	Capital Cost		
A.	Upfront Cost		
(i)	Cost of Railway lines (terminal area)	8179812	8179812
(ii)	Pipeline gantry & Pipelines	2949959	2949959
(iii)	Water tank	1380223	1380223
(iv)	Compound Wall and Gantry	1603157	1603157
(a)	TOTAL UPFRONT COST (A)	14113151	14113151
B.	Capital Cost		
(i)	New railway line and Goomty Terminal gate to AKP Gate Strengthening of existing railway line New railway line for engine escaping.	36733439	36733439
(ii)	Porta Cabin for operation of FOIS of Indian Railways	350000	350000
(iii)	IT Network connectivity to FOIS system with other hardware	435000	435000
(b)	Total Capital Cost (B)	37518439	37518439
C.	Miscellaneous Cost @ 5% on (B) (C)	1875922	1875922
D.	Total Capital Cost [(A) + (B) + (C)]	53507512	53507512
III	Operation and Maintenance Cost		
(i)	Lease rent	5657992	4904528
	[Average of the lease rent for the extent of 16145 sq.mts duly considering 2% Annual escalation for 15 yrs.=84816049/15yrs]		[16145 Sq.Mts x Rs.303.78 per Sq. Mts.]
(ii)	a) Staff charges (Port railway) [Cost for 1 Jr Assistant and 1 Hamal]	2046270	2046270
	b) Staff charges (Contract work) [Rs.4.40 per tonne x 570766]	2511370	2511370
(iii)	Repairs and Maintenance	1852433	1817633
	[Considered @4.5% on existing railway lines,Pway materials,Strengthening existing rail lines ,2% on Mechanical equipment & 1% on Civil assets and 10% on IT]		[Considered @4.5% on existing railway lines,Pway materials,Strengthening existing rail lines ,2% on Mechanical equipment & 1% on Civil assets and 2% on IT]
(iv)	Electrical charges @ Rs.250/- per day for 12 lamps [32.47 KVAh x 7.72 KVAh = Rs 250 per day.] [Rs. 250 per day * 365 days = Rs. 91250]	91250	91250
(v)	Insurance @ 1% of gross fixed assets [1% of 53507512]	535075	535075
(vi)	Depreciation	2992186	2992186
(vii)	Other expenses @ 1% on gross fixed assets [1% of 53507512]	535075	535075
	Total Operating Cost	16221651	15433387
IV	Estimated Annual Revenue Requirement & Reference Tariff		
	(a) Total Operating Cost	1,62,21,651	1,54,33,387
	(b) Return on capital Employed @ 16% on Rs.53507512	85,61,202	85,61,202

	(c) Total Annual Revenue requirement	2,47,82,853	2,39,94,589
V.	Per tonne charges for Bulk Liquid loading at the railway siding facility		
	a) Total Annual Revenue requirement	2,47,82,853	2,39,94,589
	b) Optimal capacity of the facility	5,70,766	5,70,766
	c). Bulk Liquid loading at railway siding rate per tonne (a/b)	43.42	42.04

ANNEX - II

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE BULK LIQUID RAILWAY LOADING FACILITY AT THE LIQUID RAILWAY
SIDING AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates (SOR) unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **Cargo loading** means providing pipe line connectivity and liquid gantry at the railway siding for pumping cargo by the users. Cargo loading does not constitute storage. Users have to make their own arrangement for storage of cargo. The cargo is to be pumped to the pipeline by the users.
- (ii) **Rake** means a railway rake consisting of about 59 tank wagons each with a capacity to carry about 55.28 tonnes.
- (iii) **Tariff** specified in this SoR refers only for the service of providing the pipeline and the loading facility by the liquid gantry. It does not include the siding and haulage charges.

2. Charges for bulk liquid loading at the railway siding

Charges for bulk liquid loading at the railway siding facility	₹42.04 per tonne
---	-------------------------

The tariff prescribed above is subject to review in case the actual number of rakes handled by the operator goes beyond 175 rakes for two consecutive years during the project period. The review of tariff will be only to the extent of review of the optimal capacity beyond 175 rakes. When the tariff is to be reviewed, the estimated ARR shall be at the level considered in approved Order subject to review only of the staff cost on contract basis, which is linked to the optimal capacity.

Notes:

- (i) Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of Performance Standards is "Time taken from positioning of the rake at the terminal, loading of cargo into wagons and making the rake ready for drawing out"
- (ii) "Tonne" means a quantity of 1,000 Kgs., or part thereof
- (iii) The services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users.
- (iv) In the event of failure by the operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user (if any) is to be compensated by the terminal operator to the users.

3. GENERAL NOTES :

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The

Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standard as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement has been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARD FOR THE SERVICES AT THE BULK LIQUID RAILWAY LOADING FACILITY AT THE LIQUID RAILWAY SIDING AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST

Performance Standard

Activity	Performance Standard
Time taken from positioning of wagons at loading points till making the rake ready for drawing out after loading	18 hours

General Notes:

- (i) The licensee is to ensure the above standard for all the rakes handled by it at all times. Calculation of performance shall be as per the notes given in SOR.
